NR 9

50 GR

LOT
I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

25 kwietnia 1934 r.

ROK WYD. XII



NOWY BUDYNEK CYWILN. PORTU LOTNICZEGO P. L. L. „LOT" W WARSZAWIE (Okęcie)

WYMOWA CYFR

W czasie ostatniego posiedzenia Rady Głównej, członkowie zebrania otrzymali: „Tymczasowe sprawozdanie Zarządu Głównego L. O. P. P.:: obrazujące działalność Ligi za rok ubiegły. Z suchych cyfr tam podanych można wyprowadzić szereg ciekawych wniosków, które niewątpliwie wykażą jasno, jak wyglądała działalność poszczególnych Okręgów, aby na tej podstawie móc zorjentować się, co do takich, czy innych pociągnięć, mających na celu usunięcie niedomagań i wzmożenie aktywności okręgów słabszych.

Wyrazem rozwoju tego rodzaju stowarzyszenia, jakim jest L. O. P. P., to przyrost członków, albowiem nie chodzi tu tylko o powiększenie majątku przez zdobycie nowych składkodawców, ale i o zyskanie członków, którzy zostaną odpowiednio uświadomieni i przygotowani, w minimalnym choćby zakresie, do biernej obrony przeciwlotniczo - gazowej.

Członek, który odpowie tym dwum warunkom będzie w całym tego słowa znaczeniu członkiem pożytecznym.

Według zestawienia cyfrowego L. O. P. P. powiększyła w roku ubiegłym liczbę członków z 880.279 na 1.061.987, to jest o 181.569, licząc od 1.1.33 r. do 31.XII.33 r., — natomiast w I-kwartale 1934 cyfra ta wzrosła dalej ponad 1.100.000 członków, co słusznie każe przypuszczać, że rok 1934 będzie pod tym względem rekordowym, w stosunku do lat poprzednich.

Najliczniejszym pod względem ilości członków jest okręg: 1) Poznański 132.808, następnie idą: 2) Lwowski 125.471, 3) Warszawski stołeczny 109.051, 4) Pomorski 86.658, 5) Kielecki 82.221, 6) Śląski 79.003, 7) Białostocki 58.067, Tarnopolski 50.056, 9) Lubelski 50.012, 10) Krakowski 44.153, 11) Warszawski wojew. 42.476, 12) Łódzki 41.973, 13) Warszawski kolej. 30.273, 14) Wileński 27.567, 15) Stanisławowski 25.489, 16) Wołyński 22.288, 17) Krakowski kolej. 16.794, 18) Nowogródzki 13.069, 19) Poleski 12.920, 20) Wileński kolej. 11.590.

A więc Poznań i Lwów stanęły najliczniej. Jedno województwo na zachodzie, o ludności zamożnej i uświadomionej, drugie na wschodzie o ludności mniej zamożnej, z dużą domieszką obcych narodowości. Dalsza kolejność odpowiada naogół układowi stosunków gospodarczych, gęstości zaludnienia, uświadomienia narodowego i społecznego i t. d., za wyjątkiem może okręgów środkowo-południowej Polski zajmujących 9, 10, 11, 12 miejsca, których liczba członków obraca się około 50.000, co nie odpowiada gęstości zaludnienia i zamożności tych rdzennie polskich, a więc najwięcej uświadomionych narodowo terenów. Mała cyfra członków okręgów wschodnich może być tłumaczona brakiem zamożności i słabem uświadomieniem ludności miejscowej. Ilość członków okręgów kolejowych jest oczywiście ograniczona ilością kolejarzy i ich rodzin, zatrudnionych w danej dyrekcji, dlatego stąd nie możemy wyciągać żadnych wniosków, natomiast z zestawienia wynika jasno, że okręgi z których są wydzielone dyrekcje kolejowe wykazują mniejszą ilość członków, w porównaniu z okręgami, które tworzą z kolejarzami jedną całość.

Wyłączanie dyrekcyj kolejowych specjalnie na kresach nie da pożądanych rezultatów, rozbijając akcję w terenie, gdzie właśnie czynnik polskości winien być silnie podtrzymywany i jednoczony, wobec dużej ilości elementu obcego, lub nieuświadomionego narodowo.

Tablica przyrostu członków w 1933 r. do stanu podanego powyżej wykazuje, że najwięcej członków zdobył: 1) Okrąg Warszawski stoł. 32.771, 2) Lubelski 24.604, 3) Poznański 22.643, 4) Krakowski 20.111, 5) Lwowski 19.909, 6) Łódzki 18.973, 7) Kielecki 16.318, 8) Śląski 7.380, 9) Wileński 6.030, 10) Warszawski wojew. 4.448, 11) Warszawski kolej. 2.817, 12 Tarnopolski 1.775, 13) Stanisławowski 1.355, 14) Poleski 1.072, 15) Wołyński 769, 16) Nowogródzki 495, 17) Wileński kolej. 282, 18) Pomorski 234, — Białostocki i Krakowski kolej. pozostały na dotychczasowym poziomie.

Porównując cyfry członków z 1933 r., warto zaznaczyć, że okręgi: Krakowski, Lubelski i Łódzki podwyższyły w 1933 r. liczbę swych członków o około 50%, co dowodzi, iż zarządy miejscowe wzięły się energicznie do pracy. Ogólnie biorąc, stan przedstawiony powyżej jest zadawalający, albowiem krzywa przyrostu członków stale rośnie z mniejszym lub większym odchyleniem. Kiedy okręgi o małym przyroście członków wzmogą jeszcze swoją akcję propagandową, to niewątpliwie krzywa ilości członków jeszcze silniej podskoczy ku górze.

Ciekawe jest również porównanie ilości członków rzeczywistych i popierających (młodzież szkolna) w poszczególnych okręgach. Z tego porównania widzimy, że np. 1-sze miejsce, co do ilości członków rzeczywistych ma Okrąg Warsz. Stoł., 2 gie Kielecki, 3-cie Śląski, 4-te Poznański, 5-te Lwowski i t. d. Pod względem ilości członków popierających 1-sze miejsce ma okrąg Lwowski, 2-gie Poznański, 3-cie Pomorski, 4-te Białostocki, 5-te Warszawski stoł. i t. d. To porównanie nie da nam jednak istotnego stanu rzeczy, albowiem akcja na terenie szkół, z których się rekrutują członkowie popierający zależna jest od ilości szkół, władz szkolnych i t. p. czynników niezależnych od L. O. P. P.

Brak miejsca nie zezwala na omówienie wszystkich danych statystycznych działalności za rok 1933, faktem jednakże jest, że tak pod względem ilości członków, jak i pod względem finansowym i zaopatrzenia L. O. P. P. wykazuje duży wzrost in plus, co jest niezaprzeczalnym dowodem popularności, żywotności i rozwoju tej pięknej i wielkiej organizacji. A. W.

L. O. P. P. — SKARŻYŃSKIEMU



P. Olga Niewska zaprojektowała wzór medalu ku uczczeniu zeszłorocznego przelotu nad Oceanem Atlantyckim kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego. Medal został wykonany i będzie wręczony mjr. Skarżyńskiemu w dniu 28 b. m., jako dar Zarządu Głównego L. O. P. P.

OKNO NA ŚWIAT

(Nowy port lotniczy w Warszawie)

Z pewną dozą ciekawości, pomieszanej z wzruszeniem, wsiadam przed hotelem Polonia do luksusowego autocaru, którym Polskie Linje Lotnicze „Lot" przewożą swoich pasażerów na lotnisko. Jadę przecież odwiedzić pierwszy warszawski port lotniczy, zakrojony na europejską skalę i dostosowany do naszych, naprawdę już europejskich potrzeb w dziedzinie lotnictwa pasażerskiego.

Pragnę zobaczyć to, co słyszę ze wszech stron, że nasze młode, ale żywiołowo rozwijające się lotnictwo cywilne bije koleje nietylko pod względem szybkości komunikacji, ale również w dziedzinie inicjatywy twórczej i pod względem rozmachu, z jakim ta inicjatywa jest wprowadzana w życie.

Autocar rusza. Mamy trzy kwadranse do odlotu samolotem do Gdańska. Kilku pasażerów ulokowało swoje walizeczki i nesesery podróżne i cierpliwie oczekuję chwili przyjazdu na lotnisko. Pani, jadąca na Okęcie, by odbyć swój pierwszy w życiu lot (zwierzyła mi się w tajemnicy) ma wyraźną tremę. Jak to będzie w powietrzu? Czy aby nie będzie trzęsło?

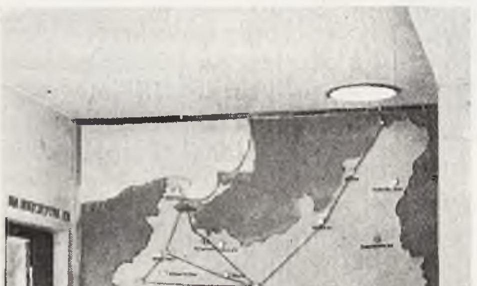
— Ale skąd, proszę pani — odpowiadam uspakajająco. — Samoloty nie trzęsą. Wrażenie jest zupełnie takie same, jak podczas jazdy dobrym samochodem po dobrej drodze. Coś, jak w tej chwili.

Niestety, przykład był krańcowo niefortunny, albowiem autocar skręcił właśnie w lewo i dobry bruk się skończył. Zaczęło trząść niemiłosiernie i sąsiadka moja nie wyglądała na zbyt zbudowaną porównaniem podskakującego i dygocącego pojazdu z metalowym ptakiem, który ma ją unieść nad morze.

Rzeczywiście, z żalem podkreślić muszę, że reprezentacyjne lotnisko pasażerskie w stolicy ma najpodlejszy dojazd, jaki sobie wyobrazić można: poprostu „kocie łebki".

Zajeżdżamy przed „dworzec lotniczy" na Okęciu.

Zapominam natychmiast o żalu do „kocich łebków", wogóle zapominam o mieście.



Mapa P. L. L. „Lot" w hall'u.

Nie dziwcie się proszę temu, czytelnicy. Wyobraźcie sobie miły budynek, niewysoki, czyściutko i przyjemnie wyglądający z nieograniczonym widokiem na... całą Europę. Chyba nikt się w tych słowach nie dopatrzy przesady, bo nie można przecież inaczej powiedzieć o miejscu, w którem lądują samoloty, wiozące pasażerów i nowiny z północy, południa, wschodu i zachodu.

Oto właśnie rozlega się sygnał syreny, wzywającej personel lotniskowy do zajęcia stanowisk i majestatycznie, wolno osiada na murawie, toczy się po niej chwil parę, aż wreszcie pochwycony wprawnemi rękoma, wędruje na beton, który spełnia w porcie lotniczym tę samą rolę, jaką spełniają perony na dworcach kolei żelaznej.

Kierownik ruchu wita się przyjaźnie z pilotem, sprawdza bilety pasażerów i roztacza nad nimi opiekę, jako, że to cudzoziemcy (samolot francuski granatowy, widzę znak przynależności, literę F).

Skorzystam z tego, że jestem pozostawiony sam sobie, aby nawiązać rozmowę z jednym z krajowych pasażerów.

— Jak też się panu leciało? Mieliście podobno niepogodę?

— Fraszka, pilot wyszedł nad deszcz i aż do samej Warszawy gwizdaliśmy sobie na niepogodę.

— A co pan sądzi, jako stary i nałogowy pasażer „Lotu" o nowym dworcu?

— Cudowny, proszę pana. Wszystkie urządzenia, które mają na celu zwiększenie wygody pasażerów, są zupełnie pierwszorzędne. Czysto wszędzie i ciepło, że aż miło. Bufet jest, urząd pocztowy jest, papierosy są, mordowania formalnościami niema, czegóż chcieć jeszcze?

Każdy dziennikarz ma nieufność we krwi, więc i ja nie zadowoliłem się opinją zasłyszaną i udałem się w obchód po dworcu lotniczym, aby tem bardziej szczegółowych udzielić czytelnikom informacyj.

Obejrzyjmy najpierw budynek od wnętrza. W dużym, parterowym hallu, widzimy kasę biletową, placówkę urzędu celnego, urząd telegraficzno-pocztowy, posterunek policji, kiosk z gazetami i t. p.

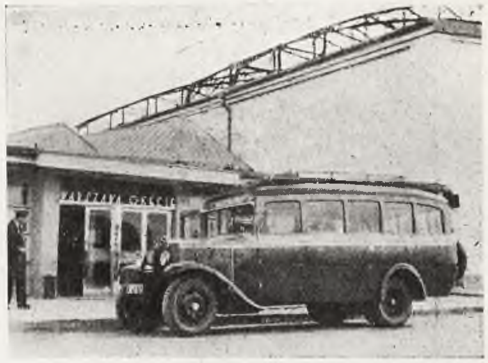
Biuro pasażerskie załatwia wszelkie formalności, związane z osobami pasażerów, aż do ważenia ich włącznie.

Na górnem piętrze mieści się restauracja i wygodny taras, z którego można łatwo ogarnąć wzrokiem całe lotnisko.

Wszędzie beton, żelazo i marmur.

Przejdźmy teraz z kolei do pomieszczeń specjalnych, czysto lotniczych.

W niewielkim pokoiku na dole siedzi człowiek ze słuchawkami na uszach. Przed nim jakaś skomplikowana aparatura, amperomierze, klucze i t. p. Prawą rękę trzyma na kluczu telegraficznym i coś nim wystukuje w nieprawdopodobnem tempie. To radjotelegrafista, który nadaje depesze o stanie pogody do Lwowa. Jego kolega w Małopolsce Wschodniej przyjmuje komunikat, który wnet powtórzy pilotowi, prowadzącemu samolot, odlatujący do Warszawy. Pilot będzie wiedział wszystkie szczegóły, dotyczące pogody, jakie będą mu w czasie lotu potrzebne. Ale pogoda, to rzecz zmienna, lot trwa ponad godzinę, jak więc zawiadomić pilota, że w połowie jego drogi rozpętała się burza, którą winien ominąć? Znów z pomocą przychodzi lotnicza radjostacja, która komunikuje się z pilotem, ponieważ każdy większy samolot pasażerski ma aparat radjowy na pokładzie. Aparatura radjowa na pokładzie przydaje się też zresztą i w innych, poważniejszych sytuacjach. Zdarzyćby się mogło naprzykład, że samolot straci orjentację naskutek mgły i pozornie zdany jest na łaskę przypadku. Radjo lotnicze potrafi pomóc i w takiej opresji. Specjalna stacja t. zw.



Autocar przed portem.

radjo-genjometryczna, wyznacza przy pomocy bardzo czułych przyrządów położenie samolotu i komunikując mu je co pewien czas, dosłownie prowadzi go poprzez mgły i mroki chmur. Doprowadziwszy w ten sposób lotnika nad lotnisko, każe mu radjotelegrafista przebić chmury i „schodzić" do lądowania.

Z pokoiku radjotelegrafisty wychodzi człowiek z jakiemś głębokiem zaufaniem do nowoczesnego lotnictwa.

Na „peronie" przed „dworcem", jakiś mały, śmieszny, żółty traktorek — ni to samochód, ni to czołg — ciągnie samolot dosłownie za ogon do hangaru. Wchodzę za nim.

Ciężkie wrota hangaru rozsuwają się samoczynnie, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Cudów już dziś niema; to ukryty motor elektryczny spełnia funkcję odźwiernego...

Ciepło tutaj, widno i przyjemnie.

Hangar jest urządzony całkiem nowocześnie. Zwłaszcza ciekawe i godne uwagi są urządzenia, zabezpieczające przed pożarem. Za jednym zamachem można całą ogromną powierzchnię hangaru zalać wodą z „pryszniców", które widać pod sufitem wielkiej hali.

Naturalnie, że tam, gdzie ma się do czynienia z tak wielką ilością samolotów, tam i remontów musi być sporo. Nowy dworzec i na to jest przygotowany, bo w specjalnej dużej sali mieszczą się warsztaty silnikowe, w których fachowi rzemieślnicy poddają gruntownej kontroli „serca samolotów".

Zresztą, sama tylko kontrola rzemieślników nie wystarcza dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom lotniczym. Istnieje jeszcze specjalne międzynarodowe biuro „Veritas", które zajmuje się kontrolą techniczną samolotów pasażerskich, przy współudziale poważnych sił fachowych.

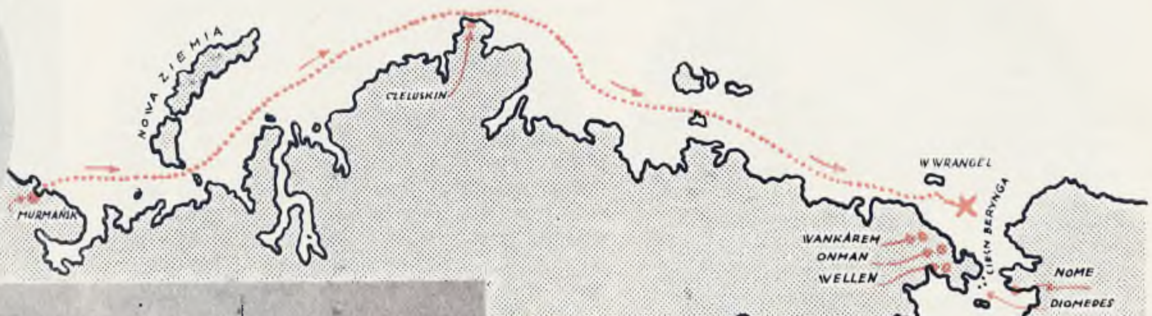
Własna stocznia może dokonać jaknajdokładniej nawet poważnych napraw, obejmujących nietylko same samoloty lub silniki, ale również i naprawę precyzyjnych przyrządów pokładowych jak naprz. radjo.

We wszystkich pomieszczeniach nowego portu, panuje wielki ruch i ożywienie, świadczące o tem, że wybudowanie tej nowej placówki było poprostu koniecznością życiową i nietylko, że niema w rozmachu tej inwestycji przesady, ale kto wie, czy za parę lat nie okaże się ona już tak samo niewystarczająca, jak niewystarczające były dotychczas wszystkie prymitywne dworce lotnicze.

Rozradowane twarze pasażerów, zachwyconych tem, że zaoszczędzili czasu, nałykali się świeżego powietrza i nowych, niecodziennych wrażeń, nie płacąc za przelot więcej, niż za przejazd drugą klasą kolei, każe nam przypuszczać, że komunikacja lotnicza ma w Polsce wielkie, wspaniałe pole działania i ogromną przyszłość.

Aerofil.





Czeluskin



Szlachetność, rycerskość, bohaterstwo... to słowa, które rażą uszy, przystosowane jedynie do reagowania na brzęk pieniędzy, świst bata i pomruk tłumu. To pojęcia, przez systematyczne nadużywanie i paczenie, umieszczone przez ludzi słabych niewiele ponad poziom codzienności błotnistego bruku.

A może na nie niema już wogóle miejsca dziś, osobliwie wśród tych, których ideałem jest standaryzacja ludzkich jednostek?

A jednak...

W Rosji C. K. W. Z. S. R. R. ustanowił tytuł honorowy „bohatera kraju Sowietów“ i obdarzył nim lotników: Łapidewskiego, Lewoniewskiego, Mołotowa, Kamanina, Slepniowa, Doronina i Wodopjanowa. Uszakow i Pietrow (kierownicy akcji ratowniczej), oraz rozbitkowie „Czeluskina“ zostali odznaczeni orderami „Czerwonej Gwiazdy“. Członkowie Korpusu Dyplomatycznego składają gratulacje.



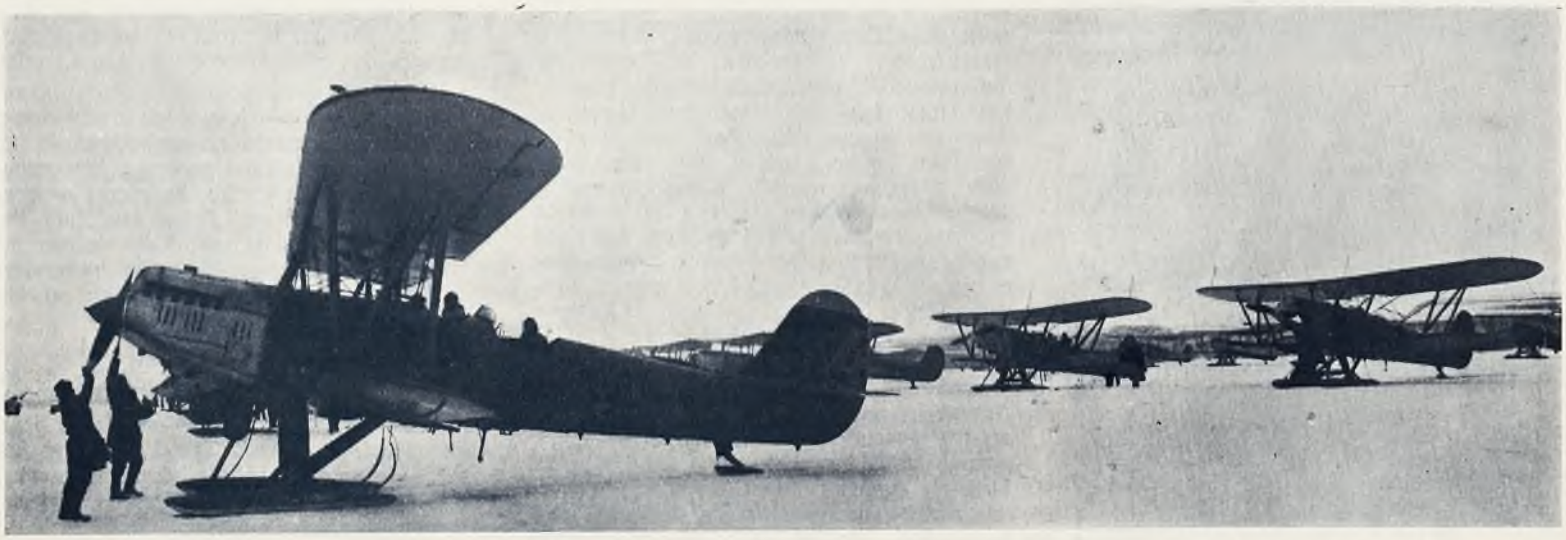
I-szy uratowany.

Stało się to wszystko po otrzymaniu wiadomości, że 13 IV r. b. ostatnia partja rozbitków przybyła na ląd. Ze stu osób uczestników wyprawy prof. Schmidta wszyscy zostali uratowani.

Wiele już o „Czeluskinie“ pisały pisma całego świata i wiele jeszcze dzieł o jego losach zapełni półki księgarskie, to też trudno napisać tu o tem coś nowego. Chciałbym jedynie w krótkich słowach przypomnieć Czytelnikom całą tę epopeję.



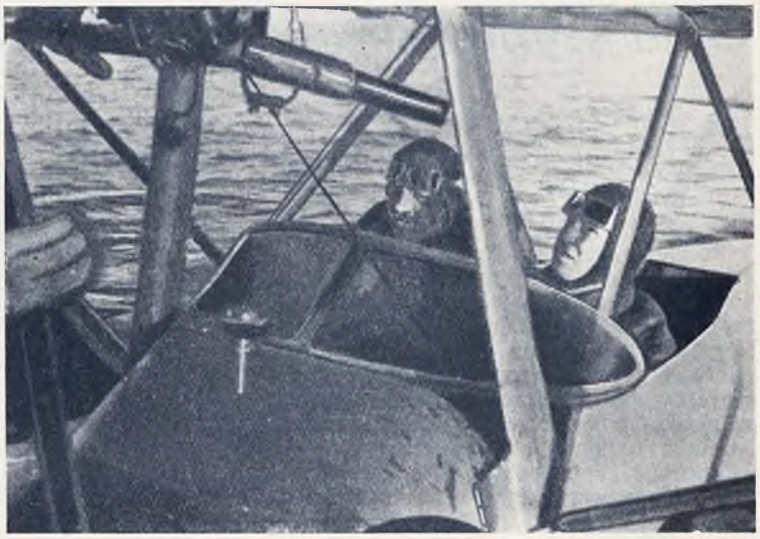
10.VIII 1933 r. ruszył w drogę z Murmańska do Władywostoku okręt „Czeluskin“. Był to statek doświadczalny, przystosowany do żeglugi arktycznej. Cel wyprawy — zbadanie możliwości komunikacji okrętowej wzdłuż północnych wybrzeży Syberji. Po przebyciu najtrudniejszego etapu, około 5.000 mil, gdy już „Czeluskin“ był w cieśninie Beringa, koło wysp Diomedesa, gwałtowne burze odepchnęły pole lodowe wraz z okrętem na północ od brzegów Syberji. 13 lutego napór lodów zmiażdżył kadłub, okręt zatonął i rozbitkowie



Samoloty typu „R—5“ przed startem na ratunek Czeluskina.



Przygotowanie lotniska przez rozbitków.



Kpt. Woronin z pil. Babuszkinem w locie wywiadowczym.

znaleźli się na ruchomem polu lodowem na północ od przylądka Onmana, 80 mil (130 km) od przylądka Welena. Obóz rozbitków utrzymywał stałą łączność radjotelegraficzną z posterunkiem na Przylądku Północnym, którego kierownik pierwszy przystąpił do akcji ratowniczej. Opierając się na danych z roku ubiegłego, ustalono, że lody w tych okolicach daleko nie odpłyną, wobec czego posterunek obrano za bazę ratunkową. Posłano tam samoloty sowieckie z Chabarowska (około 4.500 kilometrów), odległość tę przebyto w ciągu kilku dni, przy temperaturze około 50° poniżej zera, spotykając po drodze burze śnieżne. Samoloty typów amerykańskich i rosyjskich.



Łapidewski
Pilot



5.III r. b. pierwszy odnalazł obóz rozbitków i wylądował na krze lotnik Łapidewski. Zostawił żywność i zabrał na ląd wszystkie kobiety i dzieci. Potem na pewien czas, znów pozostają rozbitkowie osamotnieni. Burze uniemożliwiają akcję ratunkową. Tylko Babuszkin, pilot przydzielony ze swym samolotem sportowym S. Z.—2 do ekspedycji Schmidta, zdążył naprawić samolot uszkodzony podczas katastrofy okrętu i przybyć do Wankarem. Równocześnie lotnik Lewoniewski przywiózł na Przylądek Północny dyrektora północnej drogi morskiej Uszakowa. Tegoż dnia wszystkie trzy samoloty, z któremi wyleciał Uszakow, po 45 minutach lotu, wylądowały w obozie. Cała akcja odbywała się przy 36° mrozu. Uszakow przybył do obozu 7.IV, przebył tam trzy dni, organizując ewakuację i ustalając kolejność odlotu. 8-go rozpoczęły się silne parcia lodów, zwały lodowe zniszczyły barak, kuchnię i motorówkę. Lotnisko, na którem lądował Slepniow, stało się zwaliskiem brył lodowych. Samolot trzeba było przeciągnąć o półtora kilometra. Każdy z lotników kilkakrotnie latał z Wankarem do obozu rozbitków i z powrotem. Mołotow przywiózł ciężko chorego Schmidta, który za nic nie chciał opuścić swoich ludzi, i którego nieomal gwałtem musiano wsadzić do kabiny. Z samolotu zrzucono ze spadochronem do obozu zaprzęg psów, by niemi przewieźć cenniejsze rzeczy na lotnisko. Jako ostatni opuścili krę: zastępca kierownika ekspedycji Bobrow, kapitan „Czeluskina" Woronin, radjotelegrafista, palacz i sternik. Naturalnie zabrano ze sobą pieski. Prof. Schmidt, którego stan zdrowia był groźny, został przetransportowany do Nome na Alaskę. Teraz uratowani rozbitkowie czekają na przybycie „Krasina", łamacza lodów, który wyruszył z Kronsztadtu.



Slepniow
D-ca grupy lot.



Uszakow
Kier. eksp. rat.



Doronin
D-ca grupy lot.

Oto historja „Czeluskina". Nie wiem, co podkreślić: sprężystą organizację akcji ratunkowej, czy świetny stan lotnictwa Z. S. R. R., ciężkie warunki atmosferyczne, czy sprawność radjo, względność odległ. ($1\frac{1}{2}$ i 4500 km), czy bezwzględną obowiązkowość Schmidta i Woronina.

Na zakończenie mała porada dla ludzi z zasady przekonanych o nadludzkości swoich wysiłków i niedocenionych zasług, oraz dla pań niedość głęboko zrozumianych. O ile chcecie koniecznie entuzjazmować się rosyjską duszą, radzę zamiast Wertińskiego — Czeluskinowców.



Wodopjanow
Pilot

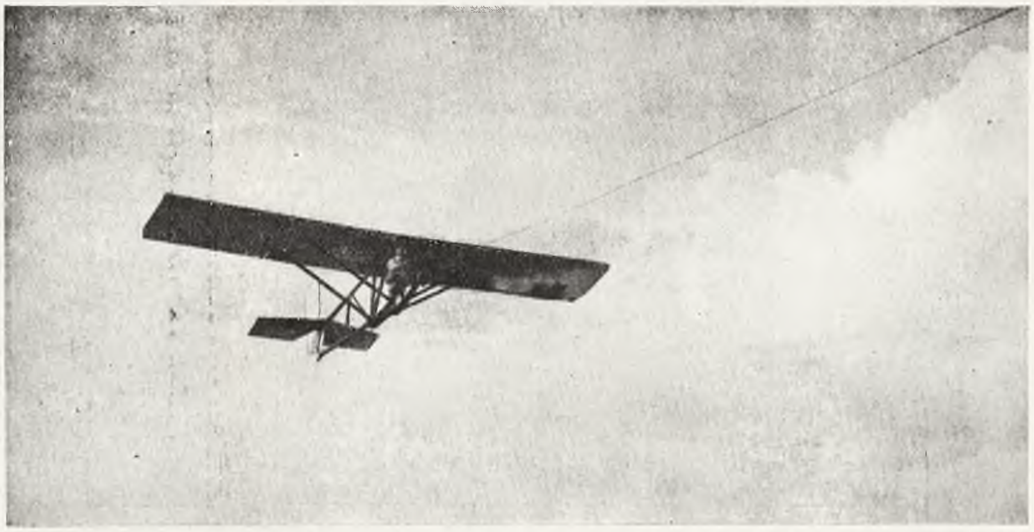


Mołotow.
Pilot



Kamanin
Pilot

Cele szybownictwa



Na szybownictwo można patrzeć pod różnemi kątami widzenia i zależnie od tego, czy innego sposobu patrzenia kształtować odpowiednio politykę szybowcową państwową i społeczną.

Można w szybownictwie widzieć przedewszystkiem walory sportowe — traktować je jak każdy inny sport. O tyle może lepszy, że pozwalający spełnić najszerszym masom marzenia o lataniu i bardziej od wielu innych sportów zarysowujący charakter. Dzięki specjalnemu systemowi szkolenia na szybowcach, gdzie uczeń od początku zaczyna latać sam, wyrabia się w adeptach szybownictwa duża samodzielność i poczucie pełnej odpowiedzialności za własne decyzje. Dalsze etapy szkolenia w postaci lotów żaglowych są pierwszorzędną szkołą charakteru — uczą cierpliwości w warunkach spokojnych i tak ważnej „umiejętności“ wytrwania w złych.

Że szybownictwo wyciska niezatarte piętno na psychikę szkolonych mogą potwierdzić wszyscy kierownicy szkół szybowcowych obserwujący pilniej przemiany charakteru swych uczni.

Można szybownictwo traktować jedynie i wyłącznie jako przedszkole przygotowawcze do szkolenia motorowego. Przedszkole obniżające koszta szkolenia motorowego i odgrywające poza tem rolę eliminatora, przesiewającego do lotnictwa motorowego jednostki „od urodzenia“ bardziej uzdolnione do latania, czy też te jednostki, które drogą pracy swe zdolności mniejsze na początku rozwiną.

Bez względu na stopień opracowania metod przejścia z szybowców na płatowce motorowe, samo otrzaskanie się z powietrzem i posiadanie za sobą paru godzin lotów, jest wartością, której przy dalszem szkoleniu pomijać nie można. Naturalnie, że nieumiejętny instruktor, czy nieodpowiedni sprzęt mogą te wartości nabyte w szybownictwie zaprzepaścić, ale to będzie błąd nie w samej zasadzie, lecz jej przeprowadzeniu.

W tej możliwości łatwego przeszkolenia szybownika na pilota motorowego, leży sens zainteresowań władz państwowych szybownictwem jako źródłem ewentualnych rezerw ludzkich.

Mówiąc o znaczeniu szybownictwa nie da się pominąć jego wpływ na dziedziny techniki lotniczej, czy to w postaci zastosowania doświadczeń lotów wleczonych do celów transportów płatowców z uszkodzonymi silnikami przy pomocy specjalnego płatowca „lokomotywy“, czy też wykorzystując technikę tych lotów dla celów



pocztowo-komunikacyjnych. Lecz przedewszystkiem szybownictwo wywiera wielki wpływ na problem stworzenia, płatowca naprawdę ekonomicznego.

Celem lotnictwa jest komunikacja najszerzej pojęta. Czy szybownictwo i temu celowi potrafi odpowiedzieć przynajmniej w granicach pewnego rodzaju turystyki lotniczej? Trudno dziś odpowiedzieć zdecydowanie „nie“. Jak również nie można pomimo wielu pięknych wyczynów w postaci wielokilometrowych przelotów mieć pełnej nadziei, że przyszłość odpowie „tak“.

Natomiast stworzenie płatowca o takich własnościach lotnych, by w odpowiednich warunkach można go było używać dla przelotów szybowcowych, czy chociażby do latania dla treningu nad ograniczoną przestrzenią z wyłączonym motorem jest sprawą budzącą duże zainteresowanie wśród konstruktorów. Przykład współpracy motoru i żagla w żeglarstwie pozwala snuć daleko idące analogie.

Wszystkie te wysiłki ku stworzeniu taniego i łatwego w prowadzeniu płatowca (czy też innej maszyny latającej, np. jakieś rozwinięcie tanie autożyra), idą wyraźnie w kierunku uprzystępnienia lotnictwa przeciętnemu śmiertelnikowi. Na tej drodze spopularyzowania praktycznego lotnictwa szybownictwo ma do spełnienia swą ogromną misję. Dzięki swej dostępności dla każdego, taniości, przenika do najszerszych rzesz, przyzwyczaja do lotnictwa, pokonywuje nieufność, podnosi ogólną lotniczą kulturę narodu. Ludzie, którzy przejdą przez szybownictwo, zasmakują latania, a tak długo będą kołatać na wszystkie strony (między innemi i do konstruktorów), aż wykołaczą wreszcie sobie możność taniego latania. A nie zapominajmy, że nasze szkoły szybowcowe wypuszczają co roku setki nowych entuzjastów powietrza, z których prawie każdy myśli o posiadaniu w bliższej lub dalszej przyszłości jakiegoś (powiedzmy ogólnie) środka do latania, czy to w celach ekonomicznych, czy tylko przyjemnościowych.

Szybownictwo wraz z lotnictwem słabosilnikowem (lotnictwem przeciętnego człowieka), z którem musi być traktowane łącznie, może rozwinąć zagadnienie „narodu lotniczego“, przepraszając przynajmniej elitę narodu przez drabę praktycznego zetknięcia się z lotnictwem. Takie praktyczne zetknięcie (chociażby w ramach dzisiejszego szybownictwa) wytwarza zamiast mniej lub więcej ckliwego sentymentu do lotnictwa na kredyt przeczytanej broszury propagandowej, pełne zrozumienie zagadnień chwili w lotnictwie i jego potrzeb. Otwiera świadomość możliwości lotnictwa i może dać podstawy do posługiwania się lotnictwem w zwykłem codziennem życiu.

Inż. W. Stępniewski



Model belkowy

Skrzydło modelu posiada profil kryty jednostronnie, szkielet bambusowy. Grubość krawędzi przedniej i tylnej w środkowej części wynosi 2 mm. — stopniowo scieniając się ku końcowi skrzydeł do grubości 2 mm. Do pokrycia użyjemy kalki lub jedwabiu; płaty kryjemy z góry, co znacznie ułatwi nam pracę i nieco poprawi własności lotne modelu.

Ster poziomy i pionowy wykonamy także z bambusu i kryjemy jak skrzydła. Zastrzały usztywniające płaty wykonamy z balsy o grub. 2 × 12 mm.; są one oprofilowane i oklejone paskami jedwabiu, co dostatecznie usztywni je

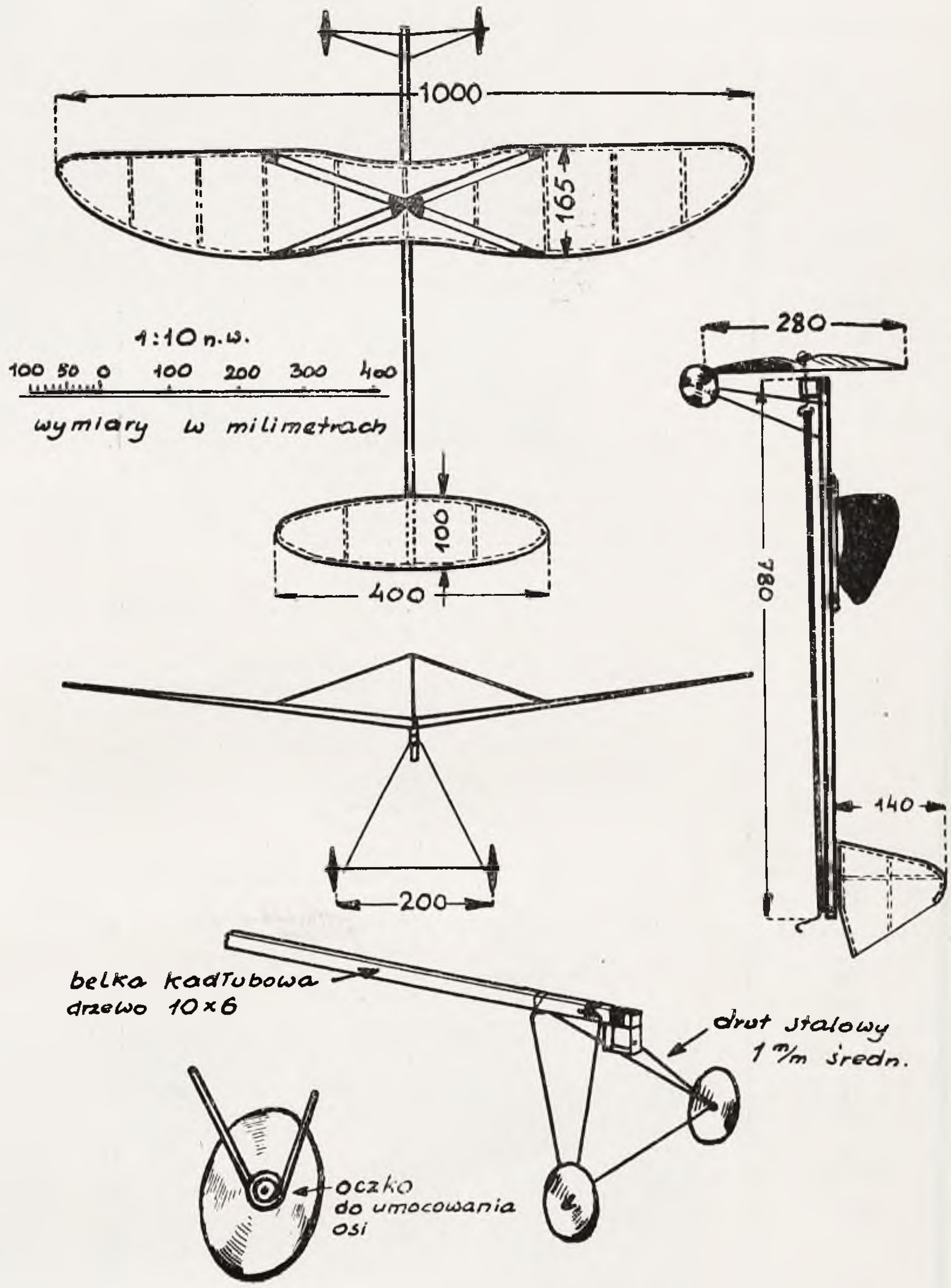
Podwozie zrobimy z drutu stalowego, w miejscach zagięć lekko odhartujemy go. W dolnej części goleni podwozia wykręcujemy 2 oczka, w których obracać się będzie oś (z drutu stalowego), stanowiąca całość z kółkami.

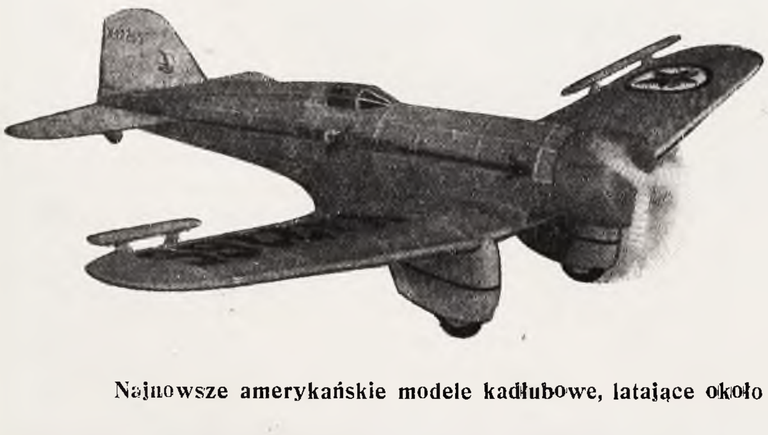
W przedniej części belki kadłubowej o przekroju 10 × 6 umieścimy skówkę metalową na oś śmigła. Napęd stanowi 10 nitek gumowych 2 × 2 mm. Waga nie powinna przekraczać 170 gr.

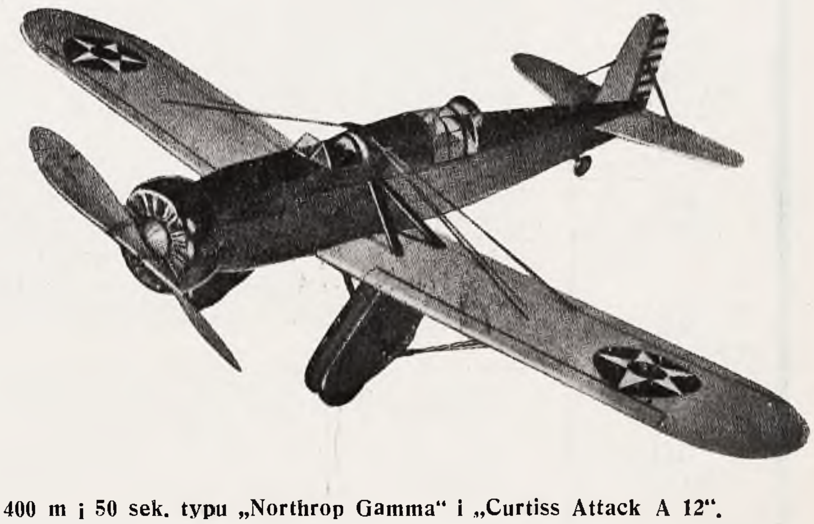
Na rysunku nieumieszczono wszystkich wymiarów, łatwo je jednak uzupełnimy, posługując się zamieszczoną skalą.

W modelu tym znajdują zastosowanie prawie wszystkie materjały, używane w modelarstwie. Kształt skrzydła wymagać będzie dobrego opanowania techniki gięcia bambusu, poza tem model jest dość łatwy w wykonaniu.

Opracował **Tomasz Grzeszczak,** instr. mod. lotn.







Najnowsze amerykańskie modele kadłubowe, latające około 400 m i 50 sek. typu „Northrop Gamma" i „Curtiss Attack A 12".

DRUK CZARNY—WYDARZENIA Z UBIEGŁYCH LAT
DRUK CZERWONY — IMPREZY W 1934 ROKU

NASZ KALENDARZYK 1934

MAJ

Zestawił: **D. G. W. (przedruk wzbroniony).**

Dzień	Wydarzenia
1 WTOREK	Otwarcie linji komunikacyjno-lotniczej Warszawa—Berlin
2 ŚRODA	
3 CZWARTEK	1933 r. — ppłk. B. Kwieciński i kpt. R. Hirschbandt powrócili z lotu afrykańskiego na „RWD 5” po przebyciu 11.369 klm. w ciągu 75 godz. 09 m.
4 PIĄTEK	
5 SOBOTA	Święto pułkowe 1 Baonu Balonowego w Toruniu
6 NIEDZIELA	
(1–6 V)	Aeroklub Szwajcarski dn. 27.IV 1934 — 6.V 1934 w Genewie urządzi wystawę pod nazwą: „Międzynarodowy Salon Lotnictwa Sportowego i Turystycznego” (Salon International d'Aviation de Sportet de Tourisme)
7 PONIEDZIAŁEK	1933 r. — godz. 23; kpt. S. Skarzyński startuje do lotu przez Atlantyk na RWD-5 bis z m. Saint Louis w Afryce
8 WTOREK	Dn. 8.V 1920 r. — Naczelny Wódz, Marszałek Piłsudski, osobiście wysłuchuje raportu por. obs. Ratomskiego z rozpoznania lotniczego dróg do Kijowa 1933 r. — godz. 1833 kpt. S. Skarzyński ląduje w Maceio w Południowej Ameryce 1927 r.—Francuzi Nungesser i Coli giną bez wieści podczas przelotu z Europy do Północnej Ameryki
9 ŚRODA	1930 r.—zostaje zawarta umowa polsko-rumuńska w sprawie stałej komunikacji lotniczej 1918 r.—as francuskiego lotnictwa kpt. Rene Fonck w walce powietrznej zestrzelił 6 niemieckich samolotów
10 CZWARTEK	1919 r.—ang. por. Ready startuje z Nowej Zelandji do etapowego lotu do Europy—ląduje w Anglji 31.V 1919.
11 PIĄTEK	1924 r.—konstruktor Schulc ustanawia światowy rekord długotrwałości lotu na szybowcu —8 godz. 42 min. 9sek.
12 SOBOTA	
13 NIEDZIELA	1930 r. — Francuzi Mermoze, Dabry i Ginier przelatują Atlantyk z Senegalu do Natalu
14 PONIEDZIAŁEK	
15 WTOREK	Dn. 15.V 1920 r. — Naczelny Wódz, Marszałek Piłsudski, wyraża w rozkazie Nr. 4580 III S. S. Lp. 871 pochwałę i podziękowanie formacjom lotniczym za ich pełną poświęcenia pracę w polu 1929 r. Ogłoszono ustawę o przylotach do Polski i o przelotach nad terytorjum Polski obcych statków powietrznych Święto pułkowe 2 pułku lotniczego Kraków
16 ŚRODA	1933 r. — Pierwszy raz polskie samoloty turystyczne lecą nad terenem Z. S. R. R. (do Charkowa i Leningradu) z kpt. P. Dudzińskim i J. Bajanem, biorącymi udział w zlocie gwiaździstym do Wiednia
17 CZWARTEK	1929 r. — Pierwszy Kongres Międzynarodowy Lotnictwa Sanitarnego w Paryżu
(10–17 V)	XI-ty Tydzień L. O. P. P.
18 PIĄTEK	1919 r. — Nieudana próba pokonania Atlantyku przez lotników Harry Hawker i Makenza-Grenie **16, 17, 18 b. m. — Turystyczny lot okrężny — Italja**
19 SOBOTA	Święto pułkowe 1 pułku lotniczego — Warszawa
20 NIEDZIELA	
21 PONIEDZIAŁEK	1927 r.—Karol Lindbergh po przebyciu Atlantyku o godz. 22 m. 22 ląduje w Paryżu
(19–21 V)	Aeroklub Wileński organizuje 2-gi Lot Północno-Wschodniej Polski w Warszawie odbędzie się Walny Zjazd Zw. Zaw. Pracowników Lotnictwa Rzplitej Polskiej
22 WTOREK	
23 ŚRODA	Święto pułkowe 4 pułku lotniczego — Toruń
24 CZWARTEK	1933 r. — powstaje Koło Szybowcowe L. O. P. P. „Start Nr. 2” w Cieszynie 1915 r. — Austrjackie samoloty bombardują Wenecję. **1934 — Narod. dzień lotnictwa w Anglji.**
25 PIĄTEK	1929 r. — Otwarcie w Katowicach cywilnej szkoły pilotów Aeroklubu Śląskiego
26 SOBOTA	1928 r. I-sze Ogólne Zgromadzenie połączonego Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej oraz L. O. P. P 1929 r. Amerykanie Robbins i Kelly utrzymują się na samolocie w powietrzu 172 godz. 34 min.
27 NIEDZIELA	Obchód 5-ciolecia istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytwórni Samolotów w Białej Podl. Aeroklub Francji urządza zawody o Puhar Deutsche de la Merthe. — 1931. Pierwszy lot prof. Piccard'a do stratosfery
28 PONIEDZIAŁEK	
29 WTOREK	1932. Poświęcenie i otwarcie szybowiska w Polichnie ufundowanego przez L. O. P. P.
30 ŚRODA	
31 CZWARTEK	1819. Po wystartowaniu w dn. 10.V.1919 r. z Nowej Zelandji por. Ready przybywa do Plymount w Anglji 1933. Walne Zgromadzenie L. O. P. P., na którym dokonano wyborów obecnego Zarządu Święto pułkowe 5 pułku lotniczego — Lida

Pro memoria na czerwiec 1934 rok: **Czy zapłaciłeś składkę członkowską! Zanotuj ilu nowych członków zwerbowałeś dla L.O.P.P. Zapłać prenumeratę „Lotu” na 2-gi kwartał.**

DLA MŁODZIEŻY

Zaginieni na morzu

Niejednemu z chłopców wydaje się, że zostać lotnikiem to bardzo łatwo. Ot, poprostu wystarczy trochę śmiałości i kilka miesięcy nauki latania. W praktyce rzeczy mają się jednak zupełnie inaczej.

Aby zostać lotnikiem trzeba długo i poważnie się uczyć. Prócz opanowania samolotu umieć tu trzeba cały szereg innych rzeczy. Trzeba być dobrym technikiem i mechanikiem., trzeba znać się na nawigacji, czyli żegludze powietrznej, trzeba mieć sporo wiadomości z różnych mądrych nauk, jak aerodynamika, kosmografja, fizyka i t. d. Dopiero nauczywszy się tego wszystkiego, a dodawszy do wiedzy sporo rozwagi, zimnej krwi, wytrzymałości i zdrowia — zostaje się lotnikiem, jak się patrzy.

A cóż dopiero powiedzieć o lotnikach morskich! Ci muszą być przecież równocześnie marynarzami. Bo na morzu niema kolei, szos, gór, rzek, dolin czy miast, według których na lądzie samolot się kieruje, z wyjątkiem, oczywiście, mgły czy chmur, kiedy to trzeba się kierować busolą.

Na jakie niebezpieczeństwo narażony jest nieraz lotnik morski i ile wiedzy a wytrwania posiadać on musi, świadczy niżej opisany — ściśle prawdziwy fakt.

* * *

W ostatnim roku wielkiej wojny — 2 lipca 1918 r. — z bazy wodnosamolotów w Marsylji wyleciały dwa wodnosamoloty „FBA" z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 150 KM. Zadaniem ich było rozpoznanie, czy na drodze transportu morskiego nie czatuje niemiecka łódź podwodna.

O godz. 12.25 jeden z aparatów, oznaczony cyfrą „H4" musi wodować na pełnem morzu wskutek uszkodzenia motoru. Lotnicy — porucznik pilot Langlet i bosman-mechanik Dien — przekonywują się wkrótce, że o naprawie silnika własnym przemysłem niema mowy. Wysyłają tedy dwa gołębie pocztowe z jednakowym meldunkiem:

— „H4 — uszkodzony o 50 mil na południe od przylądku Planier".

Drugi samolot zatacza nad nim koło, a zrozumiawszy, że chodzi o uszkodzenie, zawraca do Marsylji, po ratunek.

Tymczasem wiatr i rosnąca z każdą chwilą fala znoszą „H4" dalej na morze. Ląd zasnuwa się błękitną mgiełką, szczyty gór ukazują się już niewyraźnie ponad chmurami. Niebawem i one nikną z oczu. Wokoło uszkodzonego samolotu pustka wodna ściele się tajemniczo a groźnie.

O 3.15 porucznik wypuścił ostatnią parę gołębi z drugim meldunkiem:

„Wiatr odpycha H4 na pełne morze. Jesteśmy o 50 mil od brzegu. Aparat trzyma się dobrze".

Niezawodnie pomoc powinna przyjść lada chwila.

* * *

Nadchodzi jednak wieczór, za nim noc, a pomocy nie widać. Natomiast zaczyna się sztorm. Wiatr południowy, zwany mistralem, pędzi całe góry wodne na nieszczęsnych rozbitków. Ci, miotani sześciometrowemi falami, dostają morskiej choroby. Mimo to trzeba pracować, aby ulżyć aparatowi. Inaczej gotów zatonąć.

Więc bomby, chłodnica, zbiornik na oliwę, różne drobne przedmioty idą do morza. Nadto trzeba się wgramolić na dolne płaty i zedrzeć z nich płótno. Podczas tej operacji wiatr zrywa pływającą kotew — rodzaj worka utrzymującego samolot przeciw wiatrowi i fali. „H4" wykręca bokiem i przez chwilę wydaje się, że już po wszystkiem.

Ale porucznik z bosmanem, pracując gorączkowo, ze skórzanego siedzenia robią drugą kotew i na drucianej linee rzucają w morze. Potem oficer siada do sterów, bo inaczej nie sposób utrzymać kadłuba dziobem do szturmu fal.

Przemokli do nitki., schorowani, zziębnięci obaj lotnicy walczą jednak z żywiołem. Co trzy godziny wypuszczają rakiety sygnałowe. Ale morze jest puste. Czyżby o nich zapomniano?..

ALBUM SAMOLOTÓW.



Bréguet XIV A² (franc.) (1916 r.).

Serja B.



Salmson (franc.) (1917 r.).

Dzień 3 lipca wstaje ponury. Fale w dalszym ciągu przelewają się przez kadłub wodnosamolotu, szarpiąc nim niemiłosiernie. Górne płaty zaczynają się obrywać. Głód, mimo wszystko, zaczyna teraz nękać, pospołu z osłabieniem. A za całą żywność lotnicy posiadają dwie tabliczki zamokłej czekolady, dwa spleśniałe suchary, dwie puszki konserw i pół litra rumu. Gdzie ta pomoc?

4 lipca szaleje na morzu istne piekło. Kadłub tylko cudem, no i dzięki nadludzkim wysiłkom obu lotników, utrzymuje się jeszcze na fali. Ale wewnątrz woda stoi na piętnaście centymetrów wysoko. Trzeba ją czerpać, co przy ciągłych podrzutach nie jest ani łatwe ani przyjemne. Tembardziej, że nasi bohaterowie gonią resztkami sił.

Dopiero 5 lipca pod wieczór wiatr uspakaja się, fala słabnie. Obolałe kości znajdują wreszcie trochę wypoczynku. Ale radość krótka. Po burzy następuje zupełna cisza. Znikąd wietrzyka, a wokół pustynia wodna. Żywność na ukończeniu, pragnienie dokucza okrutnie.

6 lipca zaczyna się tortura słońca. Słońce, odbite od gładkiej powierzchni morza i okrytych solą płatów, praży nieznośnie. Gorączka zaczyna trawić lotników. W nocy, wziąwszy mruganie gwiazd za światło latarni morskiej, marnują ostatnie rakiety.

7 lipca wypijają ostatnie krople rumu. Teraz śmierć z pragnienia zda się grozić nieodwołalnie. Ale od czegóż energja i pomysłowość? Mechanik Dien z licznika obrotów, rurki od benzyny i blaszanki od konserw fabrykuje aparat destylujący wodę morską. Z koszuli skręca knot, i w nadłamanej bańce zapala benzynę. Porucznik patrzy na to z zapartym oddechem.

Hurra! Po godzinie jest cały naparstek słodkiej wody, po trzeciej — kieliszek. Mało wprawdzie, ale jakoś to będzie.

Cisza trwa pełne trzy dni do 10 lipca. W czasie tym widać kilkakrotnie na horyzoncie dymy okrętów, ale lotnicy nasi nie mają już żadnego sposobu sygnalizowania. Radjo na samolotach było wówczas jeszcze rzadkością.

Teraz wieje dobry wietrzyk, niestety nierówny. Popycha samolot w różne strony. To też porucznik z resztek płótna montuje rodzaj żagla, aby z okiem na busoli móc płynąć w kierunku lądu. Oczywiście, nie ma on pojęcia, w którem miejscu Morza Śródziemnego się znajduje.

11 lipca ukazują się motyle i osy. Ląd musi być niedaleko. A 12-go o 5 wieczorem Langlet dostrzega między chmurami jakiś punkt ciemniejszy. Ręce mu się trzęsą, gdy spogląda przez lornetkę. Może znów złuda? Ale nie! W szkłach rysuje się wyraźnie stroma, spadająca do morza góra.

13-go wodnosamolot jest już w pobliżu lądu. Obaj lotnicy — mimo wycieńczenia — trwają na zmianę przy żaglach i sterze, których na chwilę puścić nie sposób. Niestety, ląd oddzielony jest od morza ostremi rafami; zamiast ocalenia, grozi więc zguba. A rozbitkowie są już tak osłabieni, że o rzuceniu się wpław niema mowy.

Los jednak lituje się nad nimi. Młoda dziewczyna — pastereczka — imieniem Francyna Ceccaldi — ze szczytu nadbrzeżnej skały dostrzega resztki samolotu. W godzinę później łódź straży celnej dobija do kadłuba. Dzięki niech będą Bogu, ale też i czas był najwyższy! O 2-ej popołudniu Langlet i Dien znajdują się już we wiosce rybackiej, położonej nad zatoką Porto na Korsyce. Tam bowiem zapędziły ich wiatry i prądy.

* * *

A teraz, co się działo w Marsylji i Tulonie?

Drugi samolot, kierowany przez młodych i niedoświadczonych w lotach nadmorskich lotników, zmylił z powrotem drogę i wywodował o 80 km na zachód od portu. Zanim go odnaleziono i ściągnięto, minęła doba. Co do gołębi pocztowych, to dwa biedactwa zginęły w drodze, trzeci przybył na lotnisko dopiero nazajutrz o 6-ej pp. I to z depeszą nieczytelną, bo porucznikowi przy pisaniu wiatr zawinął kalkę. Dopiero czwarty, już wieczorem, przyniósł pewną wiadomość, kiedy i tak lotnicy drugiego aparatu zdali już meldunek o wypadku.

Natychmiast wyruszyły na morze okręty wojenne i samoloty. Ale noc i wzmagający się z każdą chwilą sztorm, spędziły te ostatnie. Torpedowce i kanonierki pozostały, miotane falami, walcząc ciężko z huraganem. Nic jednak wśród wysokich fal wypatrzeć nie mogły. Poszukiwania trwały do 7 lipca bez rezultatu. Nawet trawler [1]) z balonem na uwięzi nie mógł nic znaleźć, bo oczywiście „H4" był już wówczas bardzo daleko.

I oto właśnie w chwili, kiedy w Katedrze Tulońskiej ma się odbyć msza żałobna za dusze obu zaginionych na morzu lotników, z Korsyki nadchodzi depesza o ich uratowaniu. 11 dni bohaterowie nasi spędzili na morzu, przez nikogo nie wspomagani, zdani tylko na opiekę Boską i własne siły. Gdyby nie ich niezmordowana praca, głęboka wiedza i nieugięta wola — byłoby już po wszystkiem.

I dlatego nie wystarczy nauczyć się latać, aby być lotnikiem. Trzeba do tego żelaznego zdrowia, bystrego umysłu, pilności, wiedzy, szybkiej orjentacji, a nadewszystko rozumnej odwagi i zimnej krwi.

Jim Poker

---

[1]) Mały okręt, służący do wyławiania min.

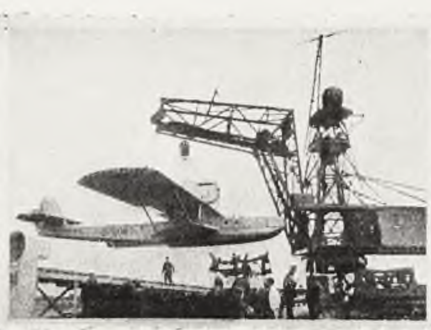


Havilland DH 9 (ang.) (1917 r.).



Bristol Fighter (ang.) (1917 r.).

STATEK-PORT LOTNICZY „WESTFALEN"


Do dnia 3 lutego 1934 r. łączność pocztowa Europy z Ameryką Południową zapomocą samolotów należała tylko do francuskiego Towarzystwa **„Air France"**. Obecnie przybyła nowa linja utworzona w sposób dość oryginalny, przez niemiecką **„Lufthansa"**.

Oryginalność niemieckiego pomysłu polega na zastosowaniu statku morskiego w charakterze portu lotniczego, jakby pływającej wysepki, pośrodku Oceanu Atlantyckiego.

Towarzystwo **„Lufthansa"** wynajęło od tow. **„Norddeutscher Lloyd"** stary statek towarowy **„Westfalen"** o wyporności 5.124 tonn, długości 125 m i szerokości 16 m. W stoczni **„Deschimag"** statek został odpowiednio do swego zadania przerobiony. Pokład od dzioba do komina został oczyszczony ze wszystkich nadbudówek, pozostawiono tylko jeden maszt, na rufie ustawiono wielki dźwig do podnoszenia wodnosamolotów na pokład, wreszcie zainstalowano na statku szereg stacyj radiowych (radjogenjometryczną, nadawcze i odbiorcze) oraz reflektor o sile 120 miljonów świec. Na statku mieszczą się również posterunki meteorologiczny i oceanograficzny. Zrobiono też wszystko, żeby uczynić statek jak najbardziej widocznym.

Drogę z Niemiec do Brazylji podzielono na kilka etapów, do przebycia których używa się różnych samolotów.

Pierwszy — z Berlina do Barcelony (bez zatrzymania się) powierzono bardzo szybkiemu samolotowi (300 km/godz.) **Heinkel.** Następne 2: Barcelona — Las Palmas (wyspy Kanaryjskie) i Las Palmas — Bathurst (Gambja Brytyjska) przebywa trzymotorowy **Junkers Ju 52.** W Bathurst pocztę przeładowuje się na wodnosamolot **Dornier Wal,** który leci do **„Westfalen".**

Wal woduje koło statku na żagiel i zapomocą dźwigu wciąga się na jego pokład. Pocztę jeszcze raz przeładowuje się na drugiego **Dorniera,** który nazajutrz wyrzuca się w powietrze zapomocą katapulty, ustawionej na **„Westfalen",** żeby po kilku godzinach lotu dotrzeć do brzegów Ameryki Południowej.

S. A.

ROZBROJENIE CZY DOZBROJENIE?

Obserwując ostatnie poczynania w sprawie rozbrojenia musimy dojść do wniosku, że akcja, pomimo pięknych zewnętrznych pozorów pokojowych prowadzi w rezultacie do jeszcze silniejszego, niż dotychczas uzbrajania się narodów.

Sprawa stała się zupełnie jasną z chwilą, kiedy Niemcy opuściły z trzaskiem konferencję rozbrojeniową Ligi Narodów.

Posiadając doskonałą 100-tysięczną armję zawodową, ograniczoną jedynie pewnemi punktami Traktatu Wersalskiego, zabraniającego Niemcom posiadania broni wybitnie ofensywnej, jak: lotnictwo, czołgi, artylerja najcięższa i t. d., — delegaci niemieccy oświadczyli wyraźnie, w imieniu swego rządu, że żądają równouprawnienia pod względem zbrojeń, — w przeciwnym zaś razie, opuszczą Konferencję Rozbrojeniową i wystąpią z Ligi Narodów.

Gra była jasna i celowa; — o nic wszak innego Niemcom nie chodziło, jak tylko o zerwanie pertraktacyj rozbrojeniowych. Zgodnie ze swym zamiarem Niemcy opuścili Ligę Narodów, zrzucając na jej barki odpowiedzialność za fiasco poczynań rozbrojeniowych.

Gra rozpoczęta zatrwożyła świat, albowiem wszyscy zdawali sobie jasno sprawę, że nic Niemców nie wstrzyma od zbrojeń, ze zgodą, czy bez zgody zainteresowanych mocarstw. Miejsce nieoficjalnej armji zajęły wielotysięczne rzesze wyszkolonych wojskowo członków organizacyj hitlerowskich w postaci oddziałów szturmowych i ochronnych. Miejsce lotnictwa wojskowego zajęło, gotowe do natychmiastowego uzbrojenia, lotnictwo cywilne, z nowo stworzonym ministerstwem lotnictwa na czele, obsadzonym całkowicie przez b. wojskowych lotników.

Świat stanął wobec faktu dokonanego i wobec zdecydowanej woli wielkiego narodu, żądającego dla siebie równości zbrojeń, pomimo oficjalnych deklaracyj pokojowych „Führer'a".

Dziś nie mówi się już o rozbrojeniu, a jedynie i wyłącznie o dozbrojeniu Niemiec. Jedyną trudność stanowi ustalenie skali zbrojeń niemieckich, którąby zadowoliła wszystkich. Niemcy nie proszą już o zezwolenie na zbrojenia, a raczej chodzi im tylko o ulegalizowanie akcji rozpoczętej.

Delegacje mocarstw wciąż radzą, — taka czy inna wizyta w Berlinie, Rzymie, Paryżu i Londynie napewno nie powstrzyma zamiarów niemieckich i nic już nie zmieni w tej sytuacji.

Nie czekając na wyniki obrad zainteresowanych mocarstw, Niemcy twardo postawili swoje warunki: armja 300-tysięczna, oparta na powszechnym obowiązku służby wojskowej, przywrócenie prawa posiadania lotnictwa wojskowego w ilości równej połowie sił powietrznych Francji, Belgji i Czechosłowacji razem wziętych, przywrócenie prawa posiadania czołgów i innych technicznych środków wojny.

Delegaci mocarstw znowu radzą, — a w międzyczasie Niemcy uchwalają olbrzymi budżet wojskowy, niewspółmiernie wyższy od budżetu z roku poprzedniego.

Na Reichswehrę wydano w 1933 r. 483 milj., obecnie uchwalono 655 milj. mkr., na marynarkę wydano w 1933 r. 186 milj., obecnie uchwalono 236 milj. mkr., na lotnictwo wydano w 1933 r. 78 milj., obecnie uchwalono 210 milj. mkr.

Ogółem na obronę narodową uchwalono na bież. rok budż. 1.105 miljonów marek, w stosunku do 894 miljonów wydanych w roku poprzednim. Te cyfry mówią dość jasno, już nietylko o równości zbrojeń, ale o zdecydowanej przewadze zbrojeń niemieckich, w stosunku do ich sąsiadów. Porównajmy np. nasz budżet wojskowy z niemieckim. Niemcy na swe zbrojenia wydają 2 miljardy 320 miljonów złotych, — a my mniej więcej 1/3 część tego.

Najwięcej ciekawym jest budżet przeznaczony na lotnictwo, zwiększony 3-krotnie, w stosunku do roku poprzedniego, wynosi on w przybliżeniu na złote 441 miljonów.

Więc jakto? państwo nieposiadające oficjalnie lotnictwa wojskowego wydaje na lotnictwo cywilne 13.699.000 zł. i chwalić Boga mają niezłe lotnictwo komunikacyjne i sportowe, — może małe, ale niewątpliwie pierwszorzędne. Według zestawienia podanego przez senatora inż. J. Iwanowskiego w czasie debaty nad budżetem lotnictwa cywilnego w Senacie, — Niemcy na lotnictwo cywilne wydali poprzednio 102 miljony złotych. Pomijając już zupełnie rażącą różnicę w stosunku do naszego budżetu lotnictwa cywilnego, trzeba zwrócić uwagę na inną ciekawszą i większą różnicę. Czy dziś tak wzrosły zadania lotnictwa cywilnego w Niemczech, aby potrzeba aż tak olbrzymich sum na jego utrzymanie? Napewno nie, — na cóż więc pójdzie ta nadwyżka wyrażająca się równowartością 339 miljonów złotych?

Pójdzie na jeden jedyny cel — na odbudowę lotnictwa wojskowego, na zbrojne siły powietrzne, które Niemcy już tworzą, preliminują dla tego celu olbrzymie sumy, nie czekając na wynik narad rozbrojeniowych, ciągnących się w nieskończoność.

Niemcy nie mają czasu, — możemy być im tylko wdzięczni, że nie starają się nawet ukryć swoich zamiarów. Państwa zainteresowane znowu staną wobec faktu dokonanego i nikt ich wtedy nie będzie prosił o pozwolenie, a tylko o zalegalizowanie istniejącego stanu rzeczy.

Oto jasna gra Niemiec prowadzona wytrwale i celowo, w rezultacie której już niedługo Niemcy staną w jednym szeregu z największemi potęgami lotniczemi świata, o ile ich nawet nie przewyższą.

Cóż nam zostaje?

Zacisnąć zęby i zrobić wszystko, co jest możliwe, aby wzmóc środki obrony przeciwlotniczo-gazowej. Pakt o nieagresji zawarty z Niemcami nie zapewni bezpieczeństwa ludności, o ile ta ludność nie przygotuje się należycie do obrony.

Niemcy nie nadarmo wydają setki miljonów na swe lotnictwo, — zbroją się intensywnie z im właściwą konsekwencją i energją.

Nie usypiajmy się paktem o nieagresji, a przeciwnie przygotujmy się należycie do obrony, to wówczas pakt zawarty nabierze należytej mocy i wagi.

A. W.



Przed propagandowym lotem.

nap. Kokusch.

(obrazek z dni minionych).

Rzucone na ogromną płaszczyznę mapy naszych kresów — małe, drobne kółeczko — powiatowe miasto Ryjsk, dziś ma swoją sensację, poci się, rzęzi, gorączkuje — zachowuje się, jak panna młoda przed weselem.

Za chwilę ma się zjawić samolot propagandowy z racji trwającego tygodnia L. O. P. P. i ma dokonać lotów z pasażerami za „jedne 10 złotych". Pasażerowie — to wszyscy życzący zaznać emocji lotu, zmuszeni do zażycia tych wrażeń przez swe stanowiska lub przez nieoględne gadulstwo, albo poprostu pragnący dokonać wiekopomnego czynu w oczach „całego Ryjska".

Niewątpliwie, latający stworzą po dniu dzisiejszym specjalną warstwę uprzywilejowanych w Ryjsku ludzi. Zarówno w P. T. Magistracie, jak u komornika i w aptece do wszystkich oficjalnych tytułów będą dodawać — „Radca Piculkiewicz — ten — co to na samolocie!". A może stworzą swój klub, albo Magistrat wybije medal na ich cześć? Kto wie?

Samolot przyleciał — wylądował na wygonie za bydlęcym targowiskiem, został solidarnie otoczony przez całe ryjskie społeczeństwo, bez różnicy legitymacyj partyjnych, wyznań i zawodów.

Pilot, po opuszczeniu swej kabiny, udał się załatwiać własne sprawy, bo zjedzenie śniadania też jest potrzebą i też własną, a nie cudzą, zaś samolot skromniutko stał w końcu wygonu.

Wygon, doraźnie przemianowany przez aptekarza na „aerodrom", a przez członków L. O. P. P. na „lotnisko", został oczyszczony z ludzkiego mrowia przez woźnych magistratu, starostwa i paru policjantów.

Stańmy teraz koło kasy, sprzedającej bilety za owe „jedne 10 złotych" i posłuchajmy. Nic, tylko słuchajmy!

Opinja wielogłowego tłumu orzeka, iż jako pierwsi, winni polecieć albo znany z urzędowej odwagi i marsowego oblicza komendant miejscowego posterunku P. P., albo aptekarz, wybitny lokalny znawca lotnictwa i propagator dzisiejszego święta. Ale ci bohaterzy przewidująco zgubili się w powodzi emocji i odegrywają rolę gościnnych gospodarzy wobec przybyłego pilota. Niespodziewanie zjawia się „deus et machina", który przewraca do góry nogami wszystkie plany, przypuszczenia i domysły zebranych; jest to szczuplutka figurka jakiegoś ucznia, który kupuje pierwszy bilet „na latanie".

Tama złowieszczości i napięcia jest przełamana.

Przy kasie zaczyna się tworzyć ubożuchna liczebnie kolejka — więc słuchajmy, słuchajmy!

„Baltazarze — kupuj jaknajdalszy numer biletu — bo to trzeba przedtem dobrze obejrzeć, co jest warte latanie tego areoplanu — może propeler źle się kręci, albo co — wydasz pieniądze" — tonem wybitnej znawczyni gęga jejmość magistrackiemu dostojnikowi.

„Panie Auguście, a co jak europlan spadnie razem z panem na ziemię?" — melodyjnie i zalotnie z nutką niepokoju gdacze maszynistka od komornika, bawiąc się nerwowo kodakiem.

„To będzie ze mnie wraz z ubraniem puch i drzazgi" — przewidująco podnosi grozę sytuacji kawaler w fantazyjnej panamie z fioletową wstążką do koloru skarpetek. „A zresztą, wzdycha, co to jest życie ludzkie, ot tylko proszę wczas pstyknąć mnie w aeroplanie, żeby twarz na fotografji uwidoczniła się". Kilka dyskretnych westchnień, blisko spokrewnionych ze szlochem — to ofiara zapowiedzianej przez samego siebie i przereklamowanej odwagi. Zresztą swój wyczyn zdyskontuje odpowiednio, bo towarzyszka ocenia jego poświęcenie, znać to po jej oczach.

„Motel, zostaw pieniądze, weksle, zegarek i obrączkie" — rzeczowo i z opanowaniem szepce właścicielka składu delika-



Matki z księdzem proboszczem stały daleko...

tesów do męża, po chwili dodając już bez opanowania — „chce mu się kalectwo, choroby, czy inne nieszczęście; oj taki rok na te eropłaty", dalszy ciąg, bardziej patetyczny, w żargonie.

Zegarek, portfel z wekslami i zatłuszczona portmonetka wędrują w pewniejsze i stateczniejsze ręce.

„Stasiu, broń Boże! Skąd masz pieniądze? Zobaczysz, jak ojciec wróci, to cię spierze, aż ruski miesiąc popamiętasz". — Stasio odchodzi od kasy i, zezuje na kochaną mamusię, wdaje się w tajemnicze konszachty z jakimś dryblasem o dostatecznie oprychowatej powierzchowności.

Wygląd następnej pary zapowiada awanturę: jest to damski krawiec „z wzięciem", drugi lowelas powiatowy po fryzjerze. Aureola bohatera jest mu niezbędną z wielu handlowych i erotycznych względów, — żona, świadoma wszystkich grożących jej niebezpieczeństw wykrzykuje: „Patrzcie go, ludzie kochani, też mi kozak; jak ma odcisk obciąć, to idzie do lekarza i chloroformuje się, a tu, jak od rana się zalał, to na latanie mu się zebrało". Siarczyście rzucone w sanskrycie wyrazy: „kusz cholero", chwilowo oczyszczają atmosferę.



Panno Dyziu, szkoda uczesania..

W ogonku przy kasie staje hoża panna o rezolutnym uśmiechu — farmaceutka, otoczona rojem złotej młodzieży. „Panno Dyziu—szkoda uczesania, jak Boga kocham"— perswaduje zapalczywy miejscowy Ramon Nawarro. Po chwili, nasyconej konsternacją, odzywa się gorączkowy głos — „i sukienkę można podrzeć i wysmarować, bo przecież lotnik ten, to ma na sobie takie specjalne ubranie, jak nurek — a pani co? — szepleni zgorączkowany głos następnego adoratora.

Ale panna Dyzia jest nieugięta, więc młodzieńcy poufnie i dyskretnie zaczynają mobilizować kapitały na bilet lotu dla upartego bóstwa i na jej życzenie biegną po aparat fotograficzny.



Żeby twarz na fotografji uwidoczniła się...

Następna para, to przypuszczalnie dwóch urzędników skarbowych, zwanych z austrjacka „cifer-spion'ami" — intonacja głosu oburzenia: „Ależ panie substytucie! Jakżeż można? Na takiem stanowisku, można powiedzieć, na świeczniku i za pozwoleniem fruwać po powietrzu w takiej randze, jak pańska".

Z bryczki buczy jakiś posiadacz zawiesistych wąsów, samodziałowego „puder-mantla" i pary wcale rączych siwków: „Panie dziu, ten tego, ja ze swych Soplaków 50 lat jeżdżę do powiatu, a ile miałem wypadków; to furman pijany wywróci, to konie się spłoszą, a tu z tym latawcem, jeszcze dobrze, jak zwichnie się co — to Kostkowa w domu nastawi, ale jak złamie, broń Boże, ręce albo nogi, to co? Pięć minut błazeństwa, a kaleka na całe życie. Wystarczy w kurjerku poczytać dla odstraszenia, ale niech dzieciaki popatrzą dla opamiętania..."

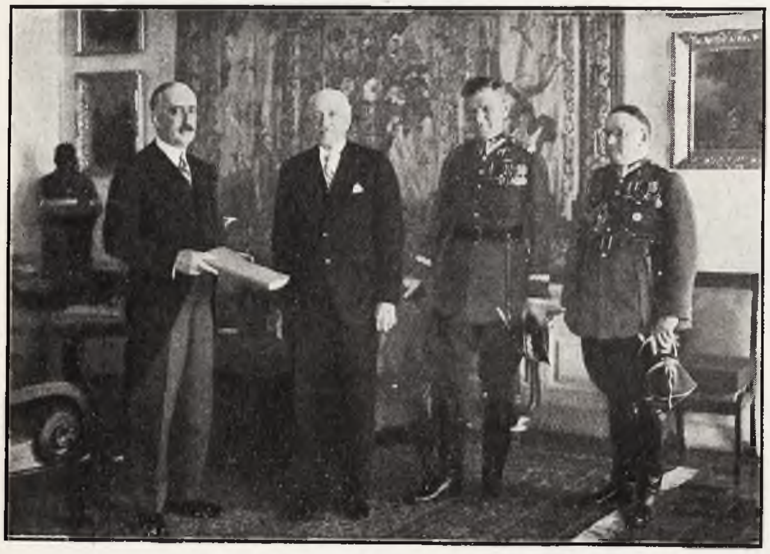
...Zdaleka, przez parne powietrze galopowały jędrne okrzyki: „Ty ganef, a szałabojdyk, a szmondak — on idzie latać... może jeszcze na strzelca się zapiszesz?.."

Matki z księdzem proboszczem stały daleko od kasy, na wzgórku, otoczone latoroślami, czujne na swe pociechy, by żadna nie zbliżyła się do złowieszczego samolotu, który im zapowiadał rewolucję w młodocianych umysłach, dwójki w kwartałach i zbytni zapał do latania.

* * *

Na szczęście, było to dawno. Czy bardzo? — Eh, nie. Najwyżej pięć — dziesięć lat temu, jest już jednak anachronizmem—teraz tego nie usłyszycie nigdzie — to należy do zabawnej, dalekiej przeszłości; — przecież praca L. O. P. P., posiadającej swe sprawne macki w najdalszych kątach kraju, na marne nie poszła. Teraz takiemi kategorjami już się nie myśli!

Z OSTATNIEJ CHWILI



Dn. 23.IV przyjął Pan Prezydent Rzeczypospolitej na specjalnej audjencji pp.: Prezesa Aeroklubu R. P. Ks. Janusza Radziwiłła, Wiceprezesa Gen. pil. inż. Ludomiła Rayskiego, Szefa Dep. Aer. M. S. Wojsk., oraz Sekr. Gener. A. R. P. i Kierownika Zawodów, ppłk. dypl. Bogdana Kwiecińskiego. P. Prezydent raczył zainteresować się rozwojem prac przygotowawczych do Zawodów Challenge i Gordon-Bennett 1934, oraz raczył objąć Wysoki Protektorat nad tymi zawodami.



Dn. 23.IV gen. dyw. Kazimierz Sosnkowski w asyście attaché wojskowego Francji gen. d'Arbonneau dokonał imieniem Pana Prezydenta Republiki Francuskiej dekoracji Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. Inspektora Armji gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego insygniami Wielkiego Oficera Legji Honorowej. Krzyże Komandorji otrzymali gen. bryg. Grzmot-Skotnicki i gen. bryg. Zając, Krzyże Oficerskie — zostały nadane 7-miu pułkownikom, krzyże kawalerskie 4-m majorom i kapitanom.

CHALLENGE.

15-go b. m. upłynął 1-szy termin zgłaszania zawodników do Challenge'u.

Dotąd zgłoszono: **Niemcy** 12 samolotów (bez podania typów samolotów i załóg). **Francja** — 7 (w tem 3 maszyny zgłosiła fabryka Caudron'a a 4 Aeroklub) — nazwisk pilotów nie ujawniono. **A. R. P.** — 11 maszyn. Jedyne nazwisko znane — to Anglik W. Macpherson, który startuje w polskich barwach. **Italja** wystawia 7 maszyn. Wiadomo, że udział wezmą piloci: Colombo, de Angeli i Ferarin. Wiadomo również, że samoloty to P. S. I. Fiat A. 80 S., Colombo S. 6 S., P. S. I. Fiat. **Czechy:** piloci: Zacek, Ambruz, Pochop i Anderle. W tem dwa samoloty R. W. D. Silniki — same Walter-Bora.

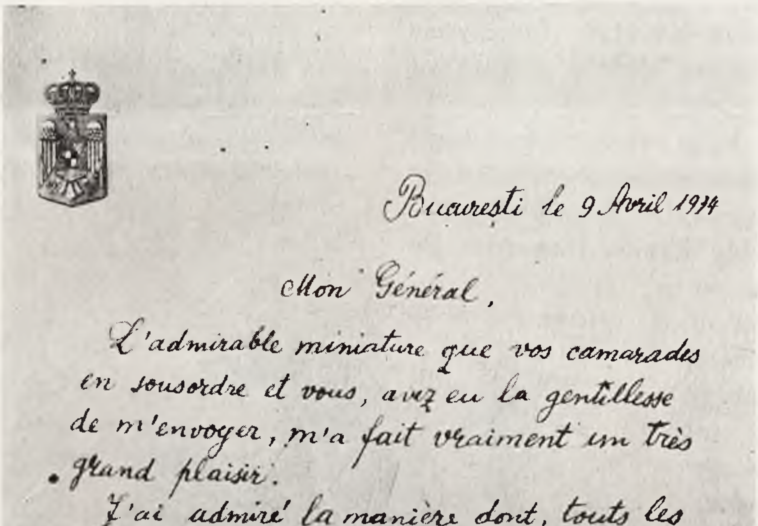
CHWILKI LOTNICZE I PRZECIWLOTNICZO-GAZOWE

Od dnia 12 b. m. chwilki lotnicze i przeciwlotniczo-gazowe wygłaszane są przed mikrofonem Polskiego Radja w Warszawie **w poniedziałki od godz. 15.25 do 15.35 i w soboty od godz. 15.35 do 15.40.**

GORDON BENNETT.

Z A. R. P. do zawodów o puhar Gordon-Bennett stają następujące ekipy: 1) Balon „Kościuszko"—załoga kpt. Hynek i por. Pomaski, 2) balon „Warszawa" — załoga kpt. Burzyński i por. Zakrzewski, 3) balon „Polonja" — załoga kpt. Janusz i por. Wawrzczak.

LIST NASTĘPCY TRONU RUMUŃSKIEGO



Bucuresti le 9 Avril 1934

Mon Général,

L'admirable miniature que vos camarades en sousordre et vous, avez eu la gentillesse de m'envoyer, m'a fait vraiment un très grand plaisir.

J'ai admiré la manière dont, touts les détails de chaque pièce, ont été merveilleusement réalisé.

Je vous remercie de tout coeur à vous, mon Général, et à vos camarades.

Mihai

„Prawdziwą przyjemność sprawił mi model, nadesłany przez Pana i podkomendnych Jego Kolegów. Podziwiałem dokładność wykonania każdej części. Dziękuję z całego serca Panu, Panie Generale i Pana Kolegom" — oto treść listu Wielkiego Księcia Michała Rumuńskiego — na ręce szefa Dep. Aeron. gen. bryg. L. Rayskiego (patrz „Lot i o. p. l. g. Polski" Nr. 8, strona 2-ga).

5-LECIE P. L. L. „LOT".

W dniu 29 b. m. święca Polskie Linje Lotnicze „Lot" 5-cio lecie swego istnienia. Uroczystość ta jest połączona z otwarciem nowego portu lotniczego w Warszawie na Okęciu.

Jeśli przypomnimy sobie, jak się linje przez ten czas rozrosły (nie mówiąc o tem, że przez te pięć lat samoloty P. L. L. „Lot" przebyły 5.728.212 kilometrów, przewiozły 68.836 pasażerów, 632,706 klg. bagażu i 158.795 klg. poczty, bez żadnego wypadku i z 97 proc. punktualnością), dopraw-dy możemy śmiało złożyć Dyrekcji Linji gratulacje. Równocześnie Redakcja „Lotu i o. p. l. g. Polski" pozwala sobie życzyć jubilatom dalszego świetnego rozwoju.

ZNAK I FLAGA MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

Międzynarod. Związek Przedsiębiorstwa Komunikacji Powietrznej „I. A. T. A." (International Air Traffic Association), mający stałą siedzibę w Hadze, zamierza stworzyć własny emblemat oraz flagę.

Odnośne projekty winny być opracowane do dn. 15-go lipca b.r. i przedstawione Związkowi przez narodowe kompanje komunikacji powietrznej.

Bliższych informacyj dla grafików polskich, którzyby chcieli wziąć udział w konkursie, udziela Dyrekcja P. L. L. „LOT" (Warszawa, Pl. Napoleona 9, tel. 563-60 w godz. 8 — 15.

SPRAWOZDANIE Z POSIEDZENIA RADY GŁÓWNEJ L. O. P. P.

Dnia 11 kwietnia r. b. w lokalu Okręgu L. O. P. P. m. st. Warszawy, odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P., przy udziale pp.: Członków Rady z wyboru, z Prezesem p. min. inż. Kühnem na czele, Prezydium Zarządu Głównego, z Prezesem gen. dyw. inż. L. Berbeckim na czele, Delegatów Okręgów Wojewódzkich, Delegata Rządu do L. O. P. P., oraz przedstawicieli władz państwowych.

Przewodnictwo objął p. min. inż. Kühn, który zagaił obrady oświadczeniem, że zwołane zebranie odbywa się już pod znakiem nowego statutu, nadającego Lidze prawa wyższej użyteczności, który to przywilej nakłada na L. O. P. P. cały szereg obowiązków wielkiej wagi, polegających na współpracy z rządem i przygotowaniu społeczeństwa do obrony przeciwlotniczo-gazowej.



Zjazd delegatów Okręgowych Komitetów Organizacyjnych dla propagandowych celów i zadań Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wśród społeczeństwa żydowskiego.

Po przemówieniu Przewodniczącego przystąpiono do rozpatrzenia kolejnych punktów porządku dziennego, przyczem powzięto następujące uchwały: 1) Zatwierdzono protokuł posiedzenia Rady Głównej w dn. 3.XI 1933 r., 2) Przyjęto formalnie do wiadomości uznanie L. O. P. P. przez Radę Ministrów za instytucję wyższej użyteczności i nadania jej nowego statutu na mocy rozporządzenia z dn. 7.II 1924 r., 3) Zatwierdzono sprawozdanie Zarz. Gł. za rok 1933. Zatwierdzono program prac i preliminarz budżetowy na rok 1934, oraz prowizorjum budżetowe na 1-szy kwartał 1934 r., 5) Na wniosek Zarządu Głównego jednogłośnie postanowiono wystąpił na Walne Zgromadzenie z wnioskiem o uchwalenie pomocy finansowej L. O. P. P. dla terenu morskiego Rzeczypospolitej w formie subwencji na rzecz Pomorskiego Okręgu Wojewódzkiego, 6) Większością głosów zaakceptowano wniosek Zarządu Głównego na Walne Zgromadzenie o nadanie praw Okręgu Wojewódzkiego Obwodowi Kolejowemu L. O. P. P. w Radomiu, 7) W myśl § 23 p. 3 statutu dokonano losowania 1/3 członków Rady Głównej.

Następnie Przewodniczący Komitetu Redakcyjnego „Lotu i oplg. Polski" przedstawił zebranym stan rozwoju czasopismi, powołując się na uchwały Rady Głównej z 4 listopada 1933 r., zwrócił się do przedstawicieli Okręgów Wojewódzkich o współdziałanie w dążeniu Komitetu Redakcyjnego do jaknajpomyślniejszego rozwoju czasopisma.

ZJAZD DEL. OKR. KOM. ORG. DLA PROPAG. WŚRÓD SPOŁ. ŻYD. CELÓW I ZADAŃ L.O.P.P.

Dnia 15 b. m. odbył się w Warszawie zjazd delegatów Okręgowych Kom. Organ. dla propagowania wśród społeczeństwa żydowskiego celów i zadań LOPP. Władze L. O. P. P. reprezentowane były przez Prezesa Rady Głównej b. min. inż. Alfonsa Kühna i Prezesa Zarządu Głównego L. O .P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego. Obecny był również Delegat Rządu ppłk. dypl. Walery Jasiński i Delegat Ministerstwa S. Wewn. mjr. Antoni Wyszyński. Zjazd zagaił Wiceprezes Centr. Kom. Organizacyjnego Maurycy Mayzel,który powitał przedstawicieli Rządu, oraz Władze L. O. P. P. Poczem uchwalono wysłać depesze hołdownicze do Wysokiego Protektora L. O. P. P., Pana Prezydenta Prof. Dr. Ignacego Mościckiego, Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, oraz Prezesa Rady Ministrów Janusza Jędrzejewicza.

Obradom przewodniczył p. dr. J. Parnas (Lwów), poza tem w Prezydjum zasiedli: Sen. Rabin J. Rubinstein (Wilno), Wiceprezydent Hilary Mastbaum (Brześć n. Bugiem) i apl. sąd. Mirska (Nowogródek). Po przemówieniu Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, który scharakteryzował zadania i cele L. O. P. P.. wysłuchano sprawozdań delegatów Komitetów Okręgowych z akcji propagandowej w poszczególnych okręgach. Stwierdziwszy pomyślny rozwój tej akcji, Zjazd postanowił dążyć do jaknajliczniejszego udziału społecz. żydowskiego w obchodzie „XI Tygodnia L. O. P. P."



Zdjęcie przedstawia moment wręczania rzez Gen. Rouepperta nagrody przechodniej w drużynie żeńskiej P. F. K. za zdobycie poraz trzeci pierwszego miejsca w konkurencji drużyn żeńskich w IV marszu w maskach przeciwgazowych, zorganizowanym przez Okręg L. O. P. P. m. st. Warszawy.
Na zdjęciu widoczni: Dyr. nacz. P. Z. Inż. płk. Meyer, dyr. P. F. K. Dawidowski, sędzia główny marszu mjr. Szkolnikowski, inspektor okręg. O. P. L. G. Gawdziński.

ZJAZD DELEGATEK KÓŁ KOBIECYCH L. O. P. P.

Dnia 18 b. m. odbył się Zjazd delegatek Kół Kobiecych L. O. P. P. w siedzibie własnej w Warszawie, przy ul. Mokotowskiej 14. pod przewodnictwem Prezeski Komitetu Ścisłego Kół Kobiecych L. O. P. P. p. Zofji Wróblewskiej.

Po zakończeniu obrad odbył się wspólny obiad. Wieczorem uczestniczki Zjazdu wzięły udział w Walnem zgromadzeniu Koła Warszawskiego, które odbyło się w obecności Pani Prezydentowej Marji Mościckiej na Zamku. W zebraniu wzięło udział około 1000 członkiń.

Z RYBNIKA.

Rada miejska m. Rybnika uchwaliła przystąpienie miasta do L. O. P. P., jako stałego członka, zobowiązując się płacić 150 zł. rocznie.

CO SIĘ DZIEJE W ŚWIECIE LOTNICZYM



Nowy rekord wysokości

Major italskiego lotnictwa Renato Donati, w dniu 11 kwietnia r. b. ustanowił nowy rekord wysokości, osiągając 14.433 m na specjalnie dostosowanym do tego celu dwupłacie Caproni 114, z angielskim silnikiem Bristol-Pegasus 260 KM z kompresorem. Start odbył się na lotnisku Montecelio koło Rzymu. Lot odbył się pod specjalną kontrolą Aeroklubu Italji.

Poprzedni rekord wysokości został ustanowiony w dniu 28 września 1933 roku, wynosił 13.661 m, przez Francuza Lemoine.

Jak widzimy różnica wynosi 770 m.

Major Donati bardzo dokładnie przygotowywał się do pobicia rekordu i w ciągu ostatniego czasu odbył kilkanaście wzlotów na wysokość ponad 10.000 m.

Donati nie pierwszy raz staje w rzędzie rekordzistów świata. Już w grudniu 1927 roku ustanawia rekord wysokości na 11.827 m.

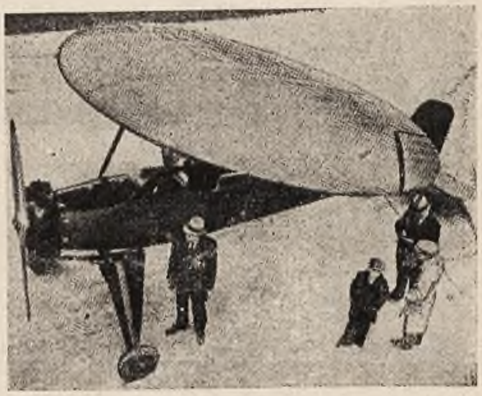
Na szybowcu z Berlina do Londynu

Miss Meaking, 24-letnia lotniczka angielska, wieczorem dnia 5 kwietnia 1934 r., wylądowała na szybowcu w porcie lotniczym w Heston po przebyciu w ciągu dwuch dni, etapami drogą ze Berlina na Bruksele, Ostendę, Londyn. Długość trasy przebytej wynosi przeszło 1000 km. Szybowiec panny Meaking był holowany cały czas przez samolot niemiecki typu Heinkel.





Samolot-parasol



W U. S. A. zbudowano samolot, nazwany przez Amerykanów „radjowym", zaś przez Francuzów — parasolem. Jest to górnopłat, którego skrzydło posiada kształt koła. Samolot ten osiąga szybkość do 200 km. na godzinę. Szybkość lądowania jest minimalna.

R. L. B.

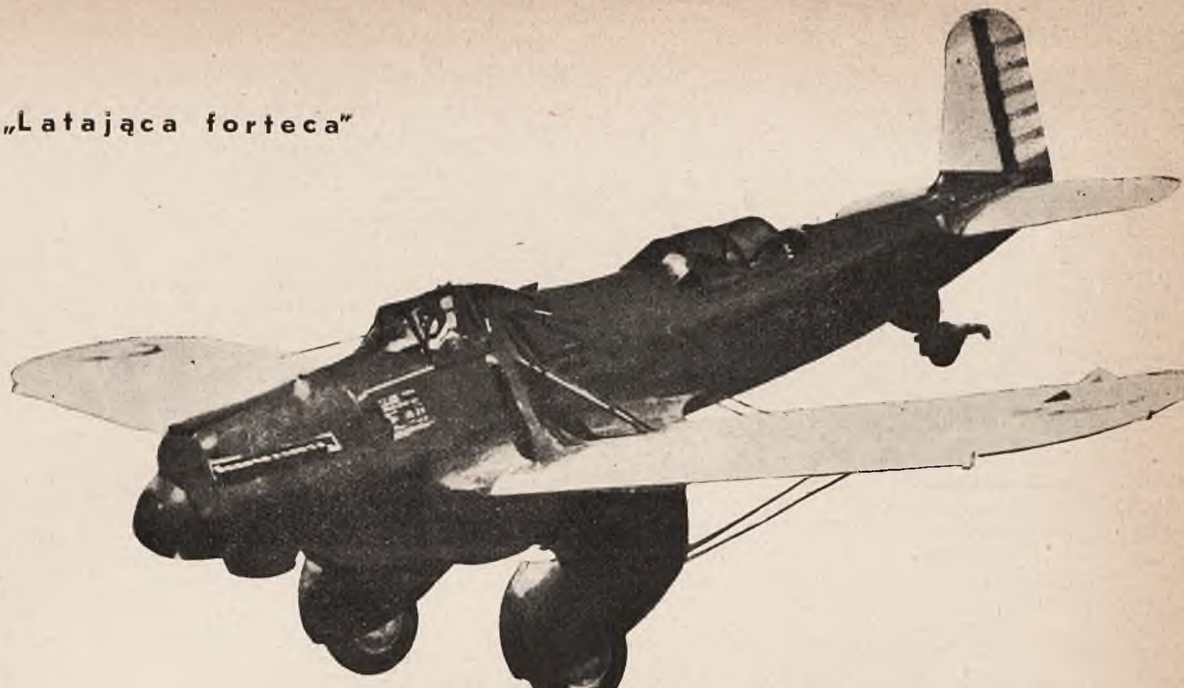
Na rysunku poniżej widzimy gwiazdę, stanowiącą odznakę Państwowego Związu Obrony Przeciwlotniczej Niemiec (Reichluftschutzbund). Organizacja ta, zbliżona pod względem zadań do polskiej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest pomimo krótkiego czasu swego istnienia (1 rok) potężną instytucją. Stanowi najważniejsze ogniwo w łańcuchu odbudowy lotnictwa i zdolności obronnej Niemiec.



Budżet R. G. S. B. na rok bieżący przewiduje tylko na cele opl. 50 miljonów RM. Zadania tej organizacji pokrywają się w znacznej mierze z wytycznemi pokrewnych organizacyj w innych państwach świata.

„Latająca forteca"

Lotnictwo Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej otrzymało pierwszą serię zamówionych w zakładach Curtiss Aeroplane Motor C-o, Buffalo, w stanie New-York, 46 samolotów Curtiss A-12, wyposażonych w silniki Wright „Cyclon" o sile 700 KM. Samoloty są całkowicie wykonane z metalu. Uzbrojenie ich składa się z 5 karabinów maszynowych, oraz bomb, umieszczonych pod kadłubem. Samoloty posiadają szybkość około 300 km na godzinę. Kilka samolotów tego typu znalazło zastosowanie do przewozu poczty podczas ostatniego zatargu rządu St. Zjedn. z towarzystwami komunikacji lotniczej.



Z rodziną do stratosfery

Profesor Picard przygotowuje się do nowego lotu do stratosfery. Odlot nastąpi prawdopodobnie w połowie czerwca, z lotniska Akron w Stanach Zjednoczonych. Załoga będzie składać się z prof. Picarda, jego brata i żony ostatniego.

Ossoawiachim

Dnia 1 kwietnia odbyło się doroczne posiedzenie Centralnego Komitetu Ossoawiachimu. Tego samego dnia nastąpiło otwarcie dorocznego Walnego Zebrania Ossoawiachimu pod przewodnictwem prezesa Ejdemana, który otwierając Zjazd wygłosił mowę programową.

Obostrzenie przepisów lotniczych w Turcji

„L'Intransigeant" z dnia 15 kwietnia r. b. podaje ,że rząd turecki wydał nowe przepisy, regulujące żeglugę powietrzną nad terytorjum tureckiem. Piloci samolotów komunikacyjnych, którzy będą przelatywać nad terenem zakazanym będą zmuszani do lądowania i przekazywani sądownictwu wojskowemu. Każdy samolot, przelatujący nad jakimkolwiek terenem tureckim na wysokości poniżej 800 m będzie zestrzelony.

Samoloty cudzoziemskie, które otrzymają pozwolenie przelotu nad Turcją, mają mieć podczas trwania przelotu nad terenem tureckim, tureckiego pilota.



„Maksym Gorkij"

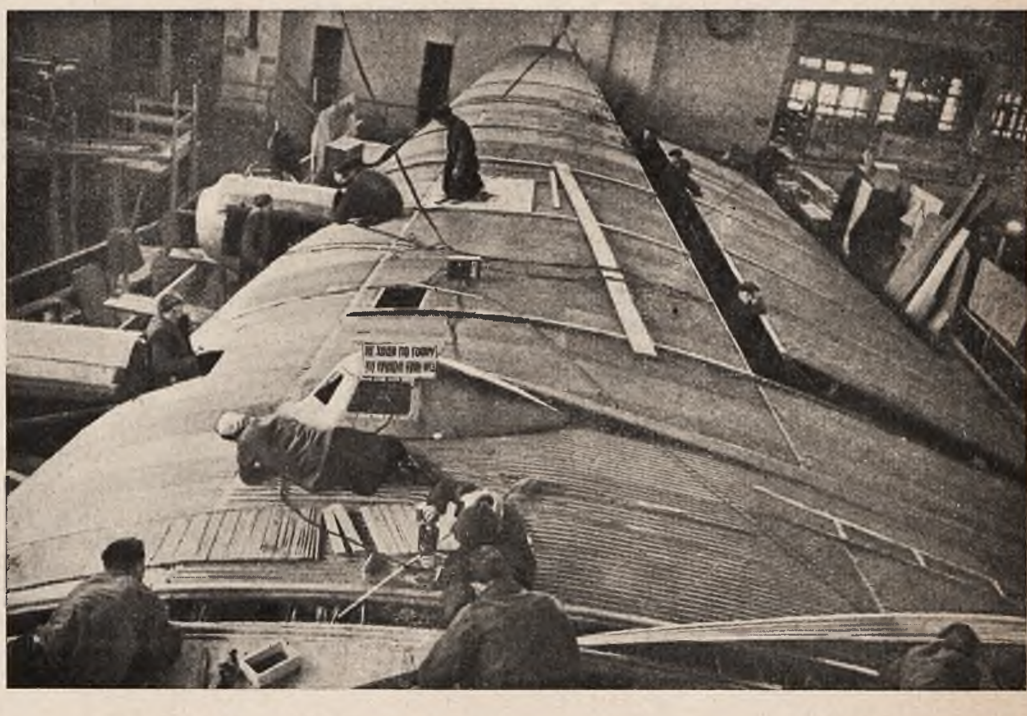
W Moskiewskim Instytucie Aerodynamicznym znajduje się na wykończeniu nowobudowany samolot typu T—20, który będzie nosił nazwę sławnego pisarza sowieckiego Maksyma Gorkiego.

Fundusze na budowę zostały zebrane drogą dobrowolnych składek, zebranych z okazji czterdziestolecia pracy pisarskiej Gorkiego.

Rozpiętość skrzydeł wynosi 64 metrów. Waga użyteczna dochodzi do 8 tonn. Szybkość 240 km na godzinę.

Samolot jest przeznaczony do lotów propagandowych w Z S. R. R. i posiada odpowiednie do tego urządzenia, jak drukarnię, stację radjową, głośnik o niezwykłej mocy, tak, że umożliwia on wygłaszanie mów propagandowych podczas lotów nad miastami i osiedlami. Pozatem posiada „Maksym Gorkij" instalację kinematograficzną, służącą, tak do wyświetlania filmów, jak również do dokonywania zdjęć, które zostają wywołane w laboratorjum, mieszczącem się również na samolocie.

Na rysunku widzimy fotografję skrzydła opisanego samolotu. O jego wymiarach pisze „Aeroplan": 150 ludzi, 12 zaprzęgów koni, 10 platform i 4 ciągniki pracowały przez 5 nocy przy przewożeniu części składowych samolotu z wytwórni „C. A. H. I." na lotnisko. Pierwszy lot tego samolotu odbędzie się dnia 1-go maja r. b.



Obóz O. P. L. G. w świetle zagadnień organizacyjnych

Obóz O. P. L. G. ma na celu równoczesne przeprowadzenie kilku wybitnie praktycznych kursów, zadaniem których jest wyspecjalizowanie uczestników obozu w sprawnej pracy w poszczególnych służbach O. P. L. G.: indywidualnie, zespołowo i we współdziałaniu.

Omówię zatem ogólnie zagadnienia najbardziej zasadnicze, w praktycznej kolejności ich realizacji, a więc:

I. Organizacja wewnętrzna obozu.
II. Dobór ludzi i obesłanie obozu.
III. Porę i czas trwania obozu.
IV. Zaopatrzenie.
V. Programy szkolenia.
VI. Porządek zajęć dziennych.
VII. Kosztorys obozu.

I. **Organizacja wewnętrzna** obozu powinna być ujęta graficznie, celem przejrzystego zobrazowania struktury obozu.

Schematem graficznym wewnętrznej organizacji obozu należy rozwiązać i zobrazować szczegółowo 3 zagadnienia:

1-e Podziału zgłoszonych do poszczególnych służb uczniów na jednostki wyszkoleniowe, jak kompanje, plutony, drużyny.

2-e Obsady kierownictwa obozu i kadry instruktorskiej wymienionych jednostek wyszkoleniowych.

3-e Ustalenie kompetencyj w płaszczyznach: dyscyplinarnej, wyszkoleniowej i współdziałania wśród kierownictwa i kadry.

Opracowany szczegółowo schemat graficzny wewnętrznej organizacji obozu powinien obrazować przejrzyście także stan uczestników na obozie, t. j. stan kadry inspektorsko-instruktorskiej, oraz stan uczniów w poszczególnych jednostkach wyszkoleniowych.

Organizacja wewnętrzna obozu w zasadzie powinna być wzorowana na organizacji wewnętrznej formacyj wojskowych. Jest bowiem najprostszą i najłatwiejszą, popularną i wypróbowaną.

II. **Dobór kandydatów** na obóz i obesłanie nimi obozu są akcją, która najwięcej potrzebuje czasu, to też podjąć ją należy bezzwłocznie po ustaleniu organizacji wewnętrznej obozu na minimum 2 miesiące przed terminem jego rozpoczęcia.

Punktem wyjściowym tej akcji jest opracowanie w porozumieniu z właściwemi władzami państwowemi szczegółowych wytycznych dla „terenu", określających:

1. Sposób doboru i ew. wyznaczania ludzi, czyli stronę administracyjno - techniczną.
2. Ilość kandydatów, mogących być zgłoszonymi z poszczególnych Obwodów Powiatowych do przewidzianych na obozie służb.
3. Kwalifikacje moralne i fizyczne wymagane od kandydatów przeznaczonych do każdej ze służb.

Po rozesłaniu wytycznych w teren, najlepiej łącznie z gotowemi formularzami wykazów, dalszą akcję doboru ludzi prowadzą Obwody Powiatowe.

W końcu, przed terminem nadejścia wykazów zgłoszeniowych, przygotować należy odpowiednią ilość „Kart powołania" i opracować do nich „Instrukcję Informacyjną" dla powołanego, informującą o warunkach życia obozowego, zaopatrzeniu się osobistem na obóz, sposobie zaopatrzenia się w sorty mundurowe, oraz zniżki kolejowe, terminie zjazdu, stacji zjazdowej i t. d.

Wysyłka Kart Powołania, łącznie z Instrukcjami Informacyjnemi, powinna być dokonaną po należytej selekcji zgłoszonych kandydatów, na około 10 dni przed terminem rozpoczęcia obozu.

III. **Pora oraz czas trwania** obozu powinny być uzależnione od wymagań natury wyszkoleniowej i ekonomicznej.

Przedewszystkiem porę, w której szkolenie obozowe ma być przeprowadzone, wybrać należy w ten sposób, aby z jednej strony nie kolidowała z letniemi ćwiczeniami wojskowemi, przez czas których trudne są do uzyskania jakiekolwiek pomoce wojskowe dla obozu, z drugiej zaś strony, aby przy równoczesnych ćwiczeniach lotnictwa szkoleni na obozie w służbie obs.-meld. mogli korzystać z jaknajwiększej ilości przelotów samolotów nad obozem.

Drugorzędnem, chociaż nie mniej ważnem, jest zagadnienie natury ekonomicznej, przemawiające za urządzeniem obozu nie na „Przednówku", w okresie którego zaopatrzenie obozu w produkty żywnościowe jest trudne i droższe.

Pierwsze z tych zagadnień przemawia za porą wczesnego lata, drugie zaś za porą lata późnego.

Decydującem winno tu być zagadnienie natury wyszkoleniowej jako zasadnicze.

Czas trwania obozu zakreślają nam: w pierwszym rzędzie program wyszkoleniowy, a także wysokość funduszu, jaki mamy na ten cel do dyspozycji, wreszcie projektowaną ilość uczestników na obozie, od której zależne są znowu: czas organizacji i zjazdu uczniów, a potem czas rozjazdu uczniów i likwidacji, przez które to okresy konieczny jest pobyt całej kadry instruktorskiej na obozie.

Mówiąc o „czasie trwania obozu" rozumiem okres od dnia zjazdu kadry do obozu, obejmujący organizację wewnętrzną, zjazd i zakwaterowanie uczniów, właściwe szkolenie, zdekwaterowanie uczniów i rozjazd, oraz likwidację wewnętrzna aż do dnia rozjazdu kadry.

W celu przejrzystego znowu zobrazowania wszelkich terminów związanych z obozem najlepiej jest wykreślić sobie graficzny jego terminarz (wyk. Nr. 1).

IV. **Zaopatrzenie obozu** jest rzeczą najtrudniejszą, zużywającą najwięcej wysiłku, energji i zapobiegliwości.

Rozpatrzyć je trzeba w dwóch zasadniczych działach: gospodarczym i wyszkoleniowym, z których każdy oddzielnie należy powierzyć osobom fachowym.

W dziale zaopatrzenia rozróżnić należy zaopatrzenie w sprzęt, materjały i produkty.

Do zaopatrzenia w sprzęt należą środki lokomocji, namioty, łóżka lub prycze, kuchnie polowe, sprzęt kuchenny, sprzęt kancelaryjny, stoły, ławki, lampy, miednice, koce, sienniki, prześcieradła i poszewki.

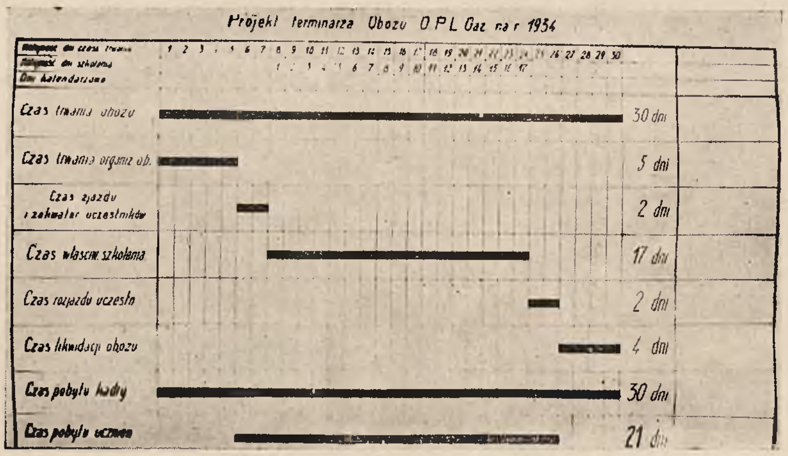
Do zaopatrzenia w materjały należą: słoma, węgiel lub drzewo, deski i rygle, cegła, gwoździe, nafta, benzyna, oliwa, smary i materjały kancelaryjne.

Do zaopatrzenia w produkty należą: chleb, mąka, mięso, nabiał, tłuszcz, jarzyny suche i świeże, sól, cukier, kawa i korzenie.

Zaopatrzenie obozu w sprzęt dokonać można w warunkach dzisiejszych tylko przy b. wydatnej pomocy władz wojskowych. Zaopatrzenie w materjały nie wymaga komentarzy. Zaopatrzenie natomiast w produkty należy dokonać drogą przetargów i umów indywidualnych, zapewniających codzienną lub dekadową dostawę ich do obozu.

Ilość sprzętu potrzebna dla obozu zależna jest od stanu uczestników na obozie. Ilość materjałów — od stanu uczestników oraz czasu trwania obozu. Ilość natomiast produktów — od ilości uczestników, czasu oraz tabeli „porcyj" dziennych, jak: „N",

TABLICA I-sza.



TABLICA II-ga.

TABELA STOSUNKU teorji do ćwiczeń, repetycyj i egzaminów w % %.

Lp.	Program wyszkoleniowy	Teorji	ćwiczeń indywid.	ćwiczeń zespołow.	ćwiczeń współdz.	Repetyc.	Egzam.
1	K-tów poster. obs. - meld.	10%	20%	50%	—	10%	10%
2	K-tów druż. odkażających	10%	20%	30%	20%	10%	10%
3	K-tów druż. ratowniczych	10%	20%	30%	20%	10%	10%
4	Służby rejestr. - alarm.	30%	30%	—	20%	10%	10%

„N + 20", „S". Na każdą z tych trzech tabel porcyj dziennych instrukcja wojskowa podaje odpowiednią ilość mięsa, tłuszczu, jarzyn i t. p.

W dziale zaopatrzenia wyszkoleniowego rozróżnić należy tylko zaopatrzenie w sprzęt i materjały. W każdym z nich jednak rozróżnić musimy znowu sprzęt lub materjały właściwe oraz sprzęt lub materjały pomocnicze, podyktowane specjalnemi potrzebami szkolenia obozowego.

Do zaopatrzenia w sprzęt należą zestawy sprzętu odkażającego, zestawy sprzętu obs.-meld., zestawy sprzętu ratowniczego, oraz centrala telefoniczna, kabel telefoniczny, sprzęt narzędziowy, wagi, rowery i t. p.

Do zaopatrzenia w materjały należą: odkażalniki, budulec na budki obs.-meld., papa, gwoździe i t. p.

W celu dostarczenia dla obozu sprzętu i materjałów, oraz produktów należy poza koleją przewidzieć odpowiednią ilość środków lokomocji zmotoryzowanych lub konnych, aby przewieźć je ze stacji wyładowczej do obozu.

V. **Programy szkolenia** poszczególnych służb powinny być wybitnie praktyczne. W tym celu należy powołać na obóz kandydatów przeszkolonych już teoretycznie.

Teorję w programach poszczególnych służb sprowadzić należy wyłącznie do regulaminów służb oraz najnowszych, a nieznanych jeszcze uczniom instrukcyj lub wytycznych.

Ćwiczenia praktyczne podzielić trzeba na 3 kolejne okresy: indywidualny, zespołowy i współdziałania. Naukę własną zastępują na obozie najskuteczniej repetycje. Egzamin musi być przeprowadzany ze względów pedagogicznych.

Stosunek wzajemny teoryj do ćwiczeń indywidualnych, zespołowych, współdziałania, repetycyj i egzaminów w programach poszczególnych służb podaje tabela Nr. 2.

VI. **Wybór miejsca pod obóz** uzależniony jest od warunków natury wyszkoleniowej i obozownictwa ogólnego.

Warunki wyszkoleniowe wymagają:

1. Położenia obozu na trasie jaknajczęstszych przelotów samolotów wojskowych lub w pobliżu bazy działania którejś z formacyj lotniczych. Najbardziej korzystne dla szkolenia obozowego byłoby położenie obozu w pobliżu poligonu lotniczego.
2. Położenia w okolicy obfitującej w jaknajwiększą ilość niezalesionych wzniesień terenowych, jak wzgórza, skały, kopce i t. p.
3. Położenia obozu w miejscu okolonem różnemi rodzajami nawierzchni terenowej miękkiej, półtwardej, twardej, jak drogi polne, szosy, bruki, asfalty i t. p.
4. Położenia w pobliżu większych zakładów przemysłowych i mniejszych miast.

Warunki obozownictwa ogólnego powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

1. Położenia w okolicach obfitujących w jaknajtańsze produkty żywnościowe, a więc w okolicach żyznych, rolniczych, odległych jaknajdalej od dużych miast, które stwarzają popyt na te produkty, powodując zwyżkę cen.
2. Położenia w miejscu niezbyt odległem od stacji kolejowej, posiadającej bocznice, umożliwiające postój wagonów ciężarowych, ich wyładowanie i załadowanie.
3. Położenia w miejscu, do którego dojazd lokalny umożliwia należyty stan dróg.
4. Położenia właściwego rejonu obozowego nad rzeką, w miejscu niezbyt gęsto zadrzewionem lasem wysokopiennym, w pobliżu zdrowych, większych źródeł lub studzien.
5. Położenia w zdrowej i możliwie ładnej okolicy.

VII. **Porządek zajęć dziennych** obejmować może czas najwyżej do 16-tu godz. na dobę, t. j. czas od 5-ej rano do 21-ej wieczorem. Pozostaje zatem 8 godz. snu, które w warunkach życia obozowego są najzupełniej wystarczające.

W ciągu 16-tu godzin życia obozowego przewidzieć należy:

około 6-ciu godz. na właściwe zajęcia wyszkoleniowe,

około 1-ej godz. na czas marszów przedpołudniowych i popołudniowych na ćwiczenia i zpowrotem,

około 5-ciu godz. na zajęcia tego rodzaju, jak ubieranie się, mycie, gimnastykę, sprzątanie namiotów, modlitwę, raporty, musztrę, gry oraz sporty, rozkaz obozowy, ognisko wieczorne, mycie, modlitwę, rozbieranie się,

około 4-ch godz. na posiłki dzienne oraz czas zupełnie wolny od zajęć.

VIII. **Kosztorysem obozu** będzie iloczyn kosztu utrzymania dziennego 1-ej osoby na obozie, przez stan uczestników na obozie oraz przez czas trwania obozu, po doliczeniu wszelkich kosztów, jak przejazdów, dodatków ćwiczebnych dla kadry, materjałów zużywalnych i t. p.

Kosztem 1-ego osobo-dnia będzie iloraz ogólnego kosztu obozu przez czas jego trwania i przez stan uczniów na obozie, po odliczeniu od niego stanu kadry, której koszt utrzymania zalicza się na poczet wyszkolenia uczniów.

Organizatorowi obozu nie wolno zapomnieć także o stałej opiece lekarskiej na obozie, apteczce, izbie chorych oraz oddaniu do analizy próbki wody, w szczególności studziennej, w końcu, o zapoznaniu się dokładnem z warunkami zdrowotno-hygienicznemi okolicy, w której wybrane zostało miejsce na obóz.

Stanisław Lenartowicz
Insp. Okr. OPLG.

WYŚCIGI KONNE
W WARSZAWIE

POCZĄTEK SEZONU 5 MAJA 1934 R. — GODZ. 4 PPOŁ.

Daty ważniejszych gonitw:

20	maja	Nagroda	im J. Zamoyskiego	Zł. 20.000
3	czerwca	Produce	im. Ludwika Grabowskiego	Zł. 30.000
10	„	Nagroda	im. Prezydenta Reczypospolitej	Zł. 40.000
17	„	„	Derby	Zł. 75.000
17	„	„	im. Kawalerji Polskiej	Zł. 15.000
1	lipca	„	Jubileuszowa	Zł. 30.000
7	„	„	Kozienic im. Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych	Zł. 15.000
2	września	„	Liry	Zł. 30.000
16	„	„	im. Prezesa Tow. Zach. do Hodowli koni w Polsce	Zł. 40.000
16	„	„	Kruszyny	Zł. 20.000
23	„	„	Rzeki Wisły	Zł. 15.000
23	„	„	im A. Hr. Potockiego	Zł. 25.000
30	„	„	Wielka Warszawska im. Fryderyka Jurjewicza	Zł. 60.000
7	października	„	Janowska im. Pierwszego Marsz. Polski Józefa Piłsudskiego	Zł. 40.000
14	„	„	im. L. Hr. Krasińskiego (Międzynarodowa)	Zł. 15.000
21	„	„	im Alberta Hr. Wielopolskiego	Zł. 20.000
21	„	„	Borowna im A. Michalskiego	Zł. 20.000

TOWARZYSTWO ZACHĘTY DO HODOWLI KONI W POLSCE

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

WARSZAWA **PUŁAWSKA 2-a**

SAMOLOTY:

WOJSKOWE,
KOMUNIKACYJNE,
SPORTOWE.

BANK AKCEPTACYJNY

SP. AKC.

WARSZAWA,

ul. NOWOGRODZKA Nr. 50

ODPOWIEDZI REDAKCJI

W numerze obecnym zapoczątkowaliśmy „Nasz kalendarzyk", w którym będziemy umieszczać najważniejsze daty z życia L. O. P. P., lotnictwa, oraz opl. i op. gaz. W razie dostrzeżenia niedokładności, lub opuszczenia jakiejkolwiek ważnej daty, prosimy naszych Czytelników o nadsyłanie spostrzeżeń i uzupełnień.

* * * W odpowiedzi na liczne zapytania, komunikujemy, iż autorem artykułu p. t.: „Propaganda" (Nr. 8 „Lotu i oplg. Polski") jest p. mjr. B. Sypniewski.

P. Z. St. — Poznań. Obiecuje nam Pan parę „Kawałów lotniczych". O ile istotnie „można się z nich uśmiać do płaczu", zamieścimy je chętnie. Czekamy.

P. K. L. Z porady chętnie skorzystamy, z wierszy — nie.

P. E. Hebeilain, Huta szkl. Dąbrowa. — Nuty do „pieśni L. O. P. P." są do nabycia w Zarz. Gł. L. O. P. P. (Wierzbowa 9) i w ośrodku propagandy—Ś-to Krzyska 12. Cena egzemplarza 40 groszy.

P. Krzysztof Miller. W interesującej Pana sprawie radzimy zwrócić się listownie do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, który posiada ośrodek szkolenia szybowcowego w Polichnie.

P. Prezes D. Niestety, mimo szczerych chęci, nie jesteśmy w stanie z powodu ograniczonego miejsca, umieszczać wszystkich nadsyłanych nam korespondencyj i inauguracyjnych przemówień w poszczególnych Kołach. Prosimy o przysyłanie albo ciekawych fotografij i opisów interesujących szeroki ogół czytelników, albo o podawanie wiadomości skondensowanych w stylu telegraficznym.

P. Steve Kuklówna — Siedlce. 1) Noweli w najbliższych numerach umieścić nie możemy. 2) Podawaliśmy już w „Locie i oplg. Polski" w rubryce „informator challenge'owy" wiadomości, o które Pani się zapytuje. Sprawa opłaty za wstęp dla widzów nie jest jeszcze ustalona. 3) Przy wpisie na członka A. A. Warsz. obowiązuje opłata wstępna (20 zł.) Okres próbny (3 — 12 mies.) przed balotowaniem i przyjęciem opłat żadnych za sobą nie pociąga.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Robin. „Etude mecanique du Vol de l'Avion" (księg. Ch. Béranger — Paryż, 1934).

Książka traktuje o teorji lotu i stateczności samolotu, oraz podaje praktyczne metody podejścia do zagadnień aerodynamicznych. Zawiera cały szereg danych empirycznych, potrzebnych do budowy samolotów, zastosowania silnika itp. Książka napisana jest jasno i przejrzyście. Zagadnienia poruszone opracowano dokładnie z drugiej strony nie ma przeładowania materiałem matematycznym. Uczy, nie nużąc.

LOT i obrona przeciwlotniczo-gazowa POLSKI wychodzi co drugą środę.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Cała strona — 800 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: inż. ppłk. obs. Czesław Filipowicz, inż. płk. K. Moniuszko, poseł J. Rudowski, mjr. pil. A. Wojtyga.

Redaktor odpowiedzialny: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



Balon obserwacyjny na uwięzi „Caquot"
(zdjęcie z samolotu)